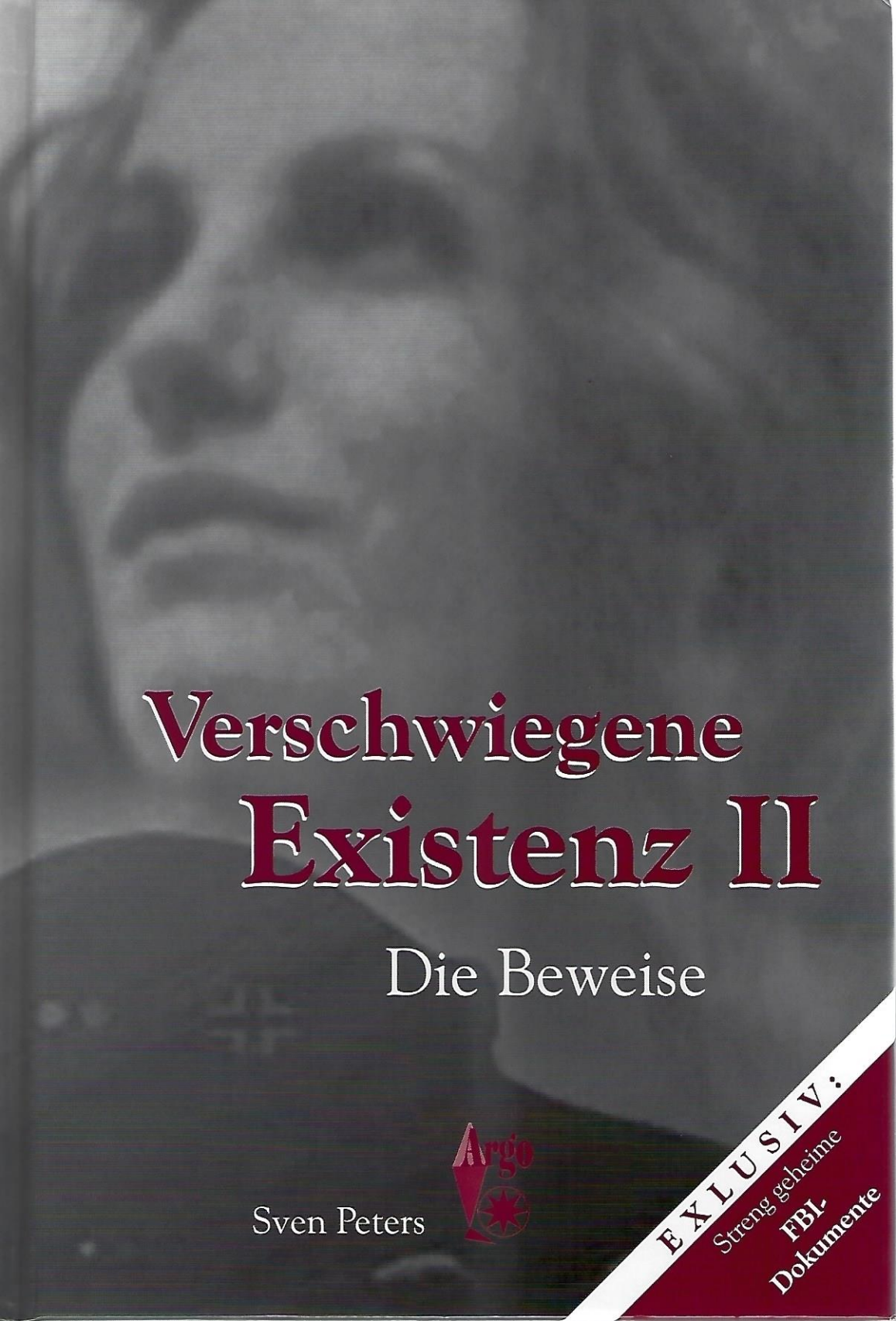




Verschwiegene Existenz II

Die Beweise

Sven Peters



EXCLUSIV:
Streng geheime

FBI-
Dokumente

Sven Peters

Verschwiegene Existenz
Die Beweise



Argo-Verlag
Ingrid Schlotterbeck
Sternstraße 3, D-87616 Marktoberdorf
Telefon: 0 83 49/92 04 40
Fax: 0 83 49/92 04 449
E-mail: mail@magazin2000plus.de
Internet: www.magazin2000plus.de

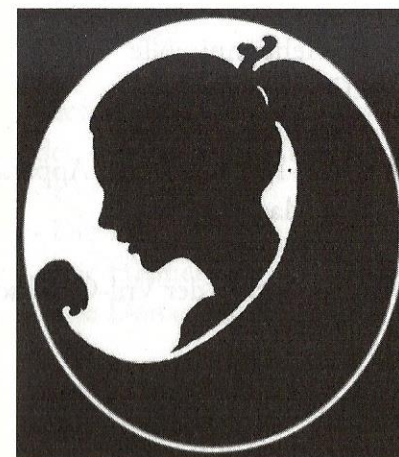
Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes, auch Bilder dürfen in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm, oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.
Copyrightverletzungen jeglicher Art werden gerichtlich verfolgt.

2. Auflage 2011
Satz, Layout, grafische Gestaltung: Argo-Verlag
Umschlaggestaltung: Argo-Verlag
ISBN: 978-3-937987-45-3
Copyright © by Argo 2011

Gedruckt in Deutschland auf chlor- und säurefreiem Papier.

Sven Peters

Verschwiegene Existenz *Die Beweise*



Inhaltsangabe

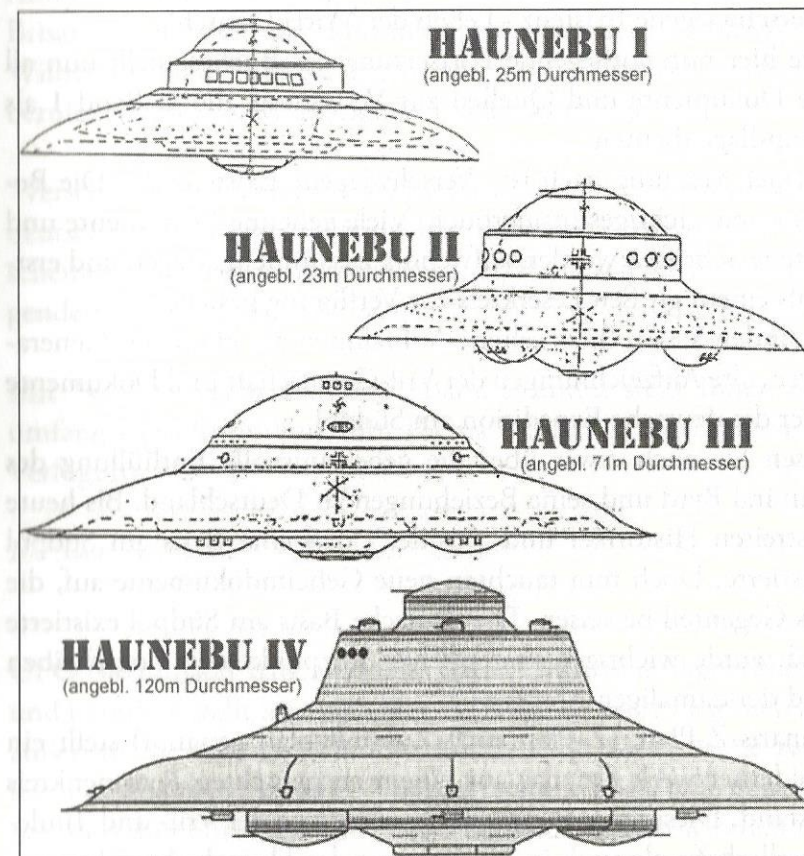
<i>Kapitel</i>	<i>Themen</i>	<i>Seite</i>
	Vorwort	10
1	Wissenswertes über die Vrill-Gesellschaft	12
	· Wo ist Marias Tochter?	14
	· Vrill Alltag	15
2	Der Geheimnisvolle W.O. Schumann	17
	· Die Geschichte des Coler-Magnet-Strom Apparates	18
	· Der Magnetstrom	19
	· Der Stromerzeuger	21
	Schumann in der Vrill-Gesellschaft	25
3	Schumann – Die geheimnisvolle Welt der Antigravitation	26
	Wellenausbreitung in Medien und freien Elektronen	29
4	Wer war Wilhelm Canaris	45
5	Das Geheimnis von Hans Kammler	51
	· Das Projekt „Die Glocke“	53
	· Xerum 525	54
	· Die Flucht mit der JU-390	55

<i>Kapitel</i>	<i>Themen</i>	<i>Seite</i>
6	Mehr als nur ein Mythos über die technischen Entwicklungen	57
	· Die Vrill-1	57
	· Die Vrill-2	58
	· Die Vrill-3 bis Vrill-6	58
	· Die Vrill-7	59
	· Die Vrill-Odin/Vrill-8 oder Vrill-7b	59
	· Die Vrill-9	60
7	Technischen Entwicklungen der Thule-Gesellschaft	62
	· Die Haunebu-1	62
	· Die Haunebu-2	63
	· Die Haunebu(rg)-3	64
	· Die Donar-Kanone	64
8	Entwicklungen der Industrie	65
	· Die Do-Stra	65
	· Das BMW Flügelrad	66
9	Streng geheim!	67
	· Aus dem Tagebuch der Neuschwabenland	67
	· Das Flugzeug erobert die Antarktis	71
	· Politik am Südpol	82
10	Wer war Admiral Richard Evelyn Byrd?	89

<i>Kapitel</i>	<i>Themen</i>	<i>Seite</i>
	Byrd und die Thule-Gesellschaft	91
11	Was machten die Engländer in der Antarktis?	94
	· Wie die Engländer von der Neuschwabenland-Basis erfuhren	102
12	Operation High-Jump	104
13	Die Antriebstechnischen-Werkstätten	106
14	Die Geheimanlagen in Pilsen	111
15	Das letzte Geheimnis – Der Riese	113
	· Schloß Fürstenstein und Schloß Bad Charlottenburg	114
	· Die Stollen	114
	· Wenceslas Mine	116
16	Das letzte Rätsel in Jonastal	118
17	Das Rätsel der deutschen Atomwaffe	121
18	Karl Schappeller und die Flugscheiben	126

<i>Kapitel</i>	<i>Themen</i>	<i>Seite</i>
	· Raumkraft Ihre Erschließung und Auswertung	126
	· Die Durchführung des Schappeller-Werkes	145
	· Die physikalische Urkraft Schappeller	154
19	Der Bundesanzeiger	165
20	Der Vierjahresplan	185
21	Viktor Schaubberger Betrachtungen - Ursache der Krise -	195
22	Patent einer Flugscheibe	198
23	Geheime Entwicklungen in Deutschland von 1920 – 1945	208
	· Mercedes T80	208
	· Das aerodynamische Motorrad	210
24	Kuriositäten in der deutschen Entwicklung	212
25	Die Raumstationen	213
	· Der Mond	213
	· Der Mars	214
26	Aldebaraner Briefe	217

<i>Kapitel</i>	<i>Themen</i>	<i>Sei-</i>
27	Fragwürdige Dokumente und Schriftverkehr der Vrll-Gesellschaft	223
28	Als die Deutschen den Südpol eroberten	234
29	Wie die Deutschen eine falsche Spur legten	236
30	Villa-Winter Stützpunkt Deutscher-Flugscheiben • Wer war Gustav Winter	239 241
31	Aldebaran das letzte Geheimniss	242
32	Weitere seltene Aufnahmen...	244
	Schlußbetrachtung	252
	Quellenverzeichnis	254



Haunebu Flugscheiben und ihre Größenverhältnisse.

Liebe Leserinnen, liebe Leser.

Die meisten von Ihnen kennen bereits das erste Buch, „Verschwiegene Existenz – Leben der Maria Ortisch“.

Die hier nun vorliegende Fortsetzung des Buches, stellt nun all die Dokumente und Quellen zur Verfügung, die in Band 1 als Grundlage dienten.

Meiner Meinung nach ist „Verschwiegene Existenz 2 – Die Beweise“ ein richtiges Insiderbuch. Viele geheime Dokumente und seltene Schriften wurden aufwendig zusammengetragen und erstmals einem großen Leserkreis zur Verfügung gestellt.

So finden Sie im Buch seltene Aufnahmen der Haunebu-Generatoren, alte Aufzeichnungen der Vrill-Gesellschaft und Dokumente über die deutsche Expedition am Südpol.

Lesen Sie auch etwas über die geheimnisvolle Enthüllung des Admiral Byrd und seine Beziehungen zu Deutschland. Bis heute bestreiten Historiker und „Insider“, daß eine Basis am Südpol existierte. Doch nun tauchten neue Geheimdokumente auf, die das Gegenteil beweisen. Die deutsche Basis am Südpol existierte und wurde wichtiger strategischer Stützpunkt der Flugscheiben und der damaligen Abwehr.

Canaris-Z-Plan, (Z-Plan auch Zukunftsplan genannt) stellt ein Insidernetzwerk dar, das aus einem ausgesuchten Personenkreis bestand. Dieser war eingeweiht in die Pläne der Vrill- und Thule-Gesellschaft, als auch in die Existenz der Flugscheiben. Er wurde wesentlich eher umgesetzt, als man bisher vermutete. Es lag vermutlich unter Marias Einfluß, daß ein gut kooperierendes System das Unternehmen Aldebaran sichern konnte.

Wer glaubt, daß zum Thema Flugscheiben alles gesagt und geschrieben wurde, unterliegt einem Irrtum, denn viele Sachverhalte wurden bisher oft verdreht oder falsch interpretiert. Kein Wunder warum diese Thematik bis heute belächelt wird.

Erinnern wir uns an den Wissenschaftler W. O. Schumann, der sicher zu den Hauptpersonen in der Flugscheiben-Forschung zählte, was seine Werke belegen. Schumann befaßte sich mit der Antigravitationsforschung.

Brisant sind auch die Enthüllungen über den Verbleib von Wilhelm Canaris und die Flucht von Hans Kammler. Auch hier berufe ich mich auf die Original-Dokumente jener Zeit.

„Verschwiegene Existenz - Die Beweise“, ist eine Provokation der deutschen Geschichte. Warum bis heute die Existenz der Flugscheibenforschung verleugnet wird, erfahren wir in dem vorliegenden Buch.

Mit „Verschwiegene Existenz“, Band 1 und 2 steht Ihnen eine umfangreiche Sammlung zum Thema Deutsche Flugscheiben zur Verfügung.

Ihr Sven Peters

UFO Sichtungen haben in den letzten Monaten zugenommen und natürlich stellt man sich hier die Frage ob es sich wirklich um außerirdische oder irdische Objekte handelt. Mittlerweile zweifelt niemand mehr, dass die Flugzeugtechnik längst eine neue Dimension durchbrochen hat. Sind Flugscheiben also wirklich nur eine Fiktion?

Der zweite Band befasst sich mit den Unterlagen der Vrill-Gesellschaft. Viele dieser Berichte und Protokolle bleiben mysteriös, dokumentieren sie doch den Bau irdischer deutscher UFOs.

Mit dieser brisanten Fortsetzung gehen wir erneut auf eine spannende Spurensuche.

Ingrid Schlotterbeck

Wissenswertes über die Vril-Gesellschaft

Die Vril o.H.G. hatte zu Beginn des Jahres 1934 nicht mehr als 16 Mitarbeiter. Dazu zählten u.a. W. O. Schumann, Viktor Schaubberger und später auch der Wissenschaftler Schappeller. Maria Orsic behielt es sich vor, die Arbeitsverträge individuell auszuhandeln. Schumann und Schapeller gehörten nicht zum Stammpersonal. Die Vril o.H.G. bezahlte die beiden Wissenschaftler nach ihren geleisteten Arbeitsstunden. Zu den Angestellten zählten, neben dem Büropersonal, auch Monteure, Techniker und Ingenieure der Vril o.H.G.

Wieso aber die strikte Trennung zwischen freien Mitarbeitern und Angestellten?

Im ersten Buch, wir erinnern uns noch an die Dialoge zwischen der Kaiserin vom Planetensystem Aldebaran und Maria Orsic.

Maria wurde immer wieder zur absoluten Diskretion aufgefordert. Profitgierige Politiker und Großindustrielle hätten der Vril-Gesellschaft ein Vermögen für die Pläne der „Flugscheiben“ bezahlt. Zu den wichtigsten Hauptkunden der „Antriebstechnischen Werkstätten“ gehörte die „Technische Abteilung“ der SS. Die SS ließ einige ihrer Kampf-Flugzeuge aufrüsten. Hochrangige Funktionäre, wie zum Beispiel Himmler oder Kammler, besuchten daraufhin mehrmals die Firma, um die Produktion zu kontrollieren.

Die Wissenschaftler Schaubberger, Schapeller und Schumann durften auf keinen Fall mit der Vril-Firma in Verbindung gebracht werden, weil von offizieller Seite ein „Vril-Flugscheiben-Labor“ nicht existierte.

Für Maria und ihre „Eingeweihten“ kein leichtes Unterfangen, ihre Firma zählte zu den meist überwachten Anlagen in Deutschland.

Das Unternehmen erhielt von mehreren Seiten Geld. Wie im ersten Buch bereits ausführlich wiedergegeben, bemühte sich Gerti

Vogts um Gönner und spendierfreudige Unternehmer, die sich mit dem Vril-Projekt eine wirkliche Alternative zur konventionellen Energieerzeugung erhofften. Die Optimierung der Auto- und Flugzeugmotoren füllte sehr schnell die Auftragsbücher der Firma, trotzdem wurde für die Flugscheibentechnik weitaus mehr Geld benötigt, als die Produktion erwirtschaftete.

Gerüchten zufolge benötigte die „Wissenschaftliche-Abteilung“ Tausende-, ja wenn nicht sogar Hunderttausende-, von Reichsmark innerhalb weniger Monate.

Die Produktion beider Abteilungen (Flugscheibenbau und Motoroptimierung) befanden sich im gleichen Gebäude, trotzdem wußten die Techniker der Vril o.H.G. nichts von den Flugscheiben.

Kein Wunder, denn der Zusammenbau dieser gewaltigen Geräte fand in einem abgelegenen Hangar hinter dem Hauptgebäude statt. Dieser durfte nur mit ausdrücklicher Genehmigung betreten werden.

Natürlich stellt man sich die Frage, ob Mitarbeiter der „Antriebstechnischen Werkstätten“ nicht doch etwas vom Bau der Flugscheiben mitbekamen.

Um einer möglichen Spionage entgegenzuwirken, erzählte Maria Orsic (kurz Vril-Chefin genannt) ihren Mitarbeitern, daß sich ein Teil der Produktion im zweiten Hangar befand. In besonderem Maße würden hier neue Technologien für die Kriegs-Rüstung getestet werden. Himmler erteilte ihr persönlich den Auftrag, nur „ausgewählte Techniker“ an dem Projekt mitarbeiten zu lassen. (Sollte ein unbefugter Mitarbeiter trotzdem das Gelände betreten, hätte er sich vor dem SS-Gericht verantworten müssen). Wir können uns vorstellen, daß kein Fremder einen Fuß auf das Gelände setzte.

Wo ist Marias Tochter?

Über die heimliche Liebesbeziehung zwischen Maria Orsic und dem Vrill-Flugscheiben-Piloten R.S. (Name nur aus medialen Übermittlungen bekannt – Nachforschungen laufen) wußte selbst Traute Amon anfänglich nichts. Maria war noch sehr jung, als sie ihre Tochter Annemaria zur Welt brachte und im Alter von fünfzehn Jahren übermittelte Annemaria als Vrill-Medium bereits Botschaften vom Planeten Aldebaran.

Sicher könnte man darüber spekulieren, wo Annemaria heute lebt. Derzeit laufen Nachforschungen in diese Richtung, die aber zu keinem Ergebnis führten (bis jetzt!!).

Aus alten Archiven geht hervor (u.a. STM-Archiv, Templer-Archiv), daß sich Annemaria mit Veronika, auf die ich später genauer eingehe, an Bord der Vrill-Odin befand.

Maria beauftragte ihre Tochter, die bereits auf Aldebaran weilte, zwischen Aldebaran und Erde transmedial zu vermitteln. Nach der Rückkehr nach Deutschland, Anfang der 50er Jahre, verliert sich ihre Spur bis heute.

Annemaria Orsic, in einem unehelichen Verhältnis aufgewachsen, fügte sich schnell in die Rolle eines Vrill-Mediums. Sehr früh förderte Maria die medialen Begabungen ihrer Tochter. Annemaria sah sich als neues Vrill-Medium und Hoffnungsträgerin der Vrill-Gesellschaft, das neue Goldene Zeitalter in Empfang zu nehmen. Neben der Vrill-Gesellschaft wurde Annemaria oft in den Thule-Kreisen gesehen, auf alten Namenslisten der Thule-Gesellschaft wurde sie mit dem Kürzel A.O. aufgeführt (die Abkürzung für Annemaria Orsic?).

Vielleicht verkehrte sie lieber im Thule-Orden, als im Kreise der Vrill-Gesellschaft. Neuen Recherchen nach wird behauptet, daß Maria Orsic der Thule-Gesellschaft angehörte.

Handelte es sich dabei wirklich um Maria? Maria hatte zwar engen Kontakt zu vielen Persönlichkeiten aus dem Thule-Orden,

doch lehnte sie eine feste Mitgliedschaft strikt ab. (Erinnern Sie sich, im ersten Buch, die politische Haltung des Thule-Ordens gefiel Maria überhaupt nicht. Allein die Kooperation mit der NSDAP bereitete ihr Kopfzerbrechen, der Thule-Kreis war nicht ihre politische Überzeugung.)

Oder liegen hier falsche Informationen vor?

War nicht Maria, sondern ihre Tochter Annemaria das feste Mitglied dieser Gemeinschaft? *(Quelle: Hörspiel Thule-Orden 2008 Polarhörspiel)

1953 heiratete Annemaria in Westdeutschland und zog Ende der 50er Jahre nach Louisiana, wo sie vermutlich noch heute aktiv als Mitglied der Vrill-Gesellschaft (oder der „Schwarzen Macht“) arbeitet.

Kommen wir nun noch einmal auf ihre engste Freundin Veronika zurück. Veronika hatte 1920 in Graz das Licht der Welt erblickt und zog später mit ihren Eltern nach Deutschland. Sie befand sich an Bord des Vrill-Odin-Fluges und kommunizierte, wie Annemaria, mit den auf der Erde verbliebenen Vrill-Medien.

Nach Rückkehr der Vrill-Odin von Aldebaran lebte sie in Nordrhein-Westfalen. Dort lernte sie später auch ihren Mann kennen. Leider verliert sich danach ihre Spur, vielleicht um ihre Familie bis heute zu schützen.

Vrill-Alltag

Die Vrill-Gesellschaft entwickelte sich in den Jahren nach der Gründung zu einer Ordens-Gemeinschaft im Sinne der Isais.

Ihre Regeln waren streng dem Glauben der Isaiannischen Bündnisse unterworfen. Als offizielle Logenkleidung trugen die Vrill-Mitglieder lilafarbene Gewänder aus dickem Samt. Gestiftet hatte diese kostbare Kleidung Rudolf von Sebottendorf. Er erkannte in dem Frauenbund eine Möglichkeit, mit magischen Handlungen in die Welt der Gegenwart einzugreifen. Wie im Einzelnen diese

Regeln aufgestellt waren und welche magischen Handlungen im Orden praktiziert wurden, habe ich im ersten Buch bereits beschrieben. Man bediente sich bei medialen Übermittlungen der Hilfsmittel des magischen Schreins, der Magma Figura, oder der Makara Magie (Die Sehung mit den Kräften der Makara, gehörte zur höchsten Divination [Divination: Zukunftsschau mit Hilfsmitteln] des „Isais-Bundes“. Um Botschaften zu empfangen, muß der Kristall magisch aufgeladen werden. Anschließend wird der Stein auf eine spezielle Scheibe gelegt, die mit magischen Symbolen verziert ist. Wird dieser Stein in Rotation versetzt, konzentriert sich das Medium auf ihre Frage. Sobald der Kristall auf einem Symbol stehen bleibt, beginnt die eigentliche Deutung. Ähnlich wie beim Gläserrücken oder Spiegelsehen, verlangt die Auswertung eine gute Intuition und tiefes Wissen über die Kräfte der Makara.)

Es gab im eigentlichen Sinne nur vier Hauptmedien, die sich in unmittelbarer Kommunikation mit Aldebaran befanden, diese waren neben Maria selbst Traute Amon, Gudrun Reinhardt und Sigrun von Enstetten. Jede hatte ihre eigene Art mit den Aldebaranern in Verbindung zu treten.

Gudrun widersetzte sich dabei der klassischen Isaisregel (Das Medium sollte langes Haar tragen), und kommunizierte stattdessen mit einer jungenhaften Kurzhaarfrisur. Sie erreichte dabei ebenso gute Ergebnisse wie ihre langhaarigen Kolleginnen.

Das Orakel Makara spielte eine wesentliche Rolle im Vrill-Orden. Die Kristalle, bzw. der „Heilige Stein“, den Isais einst Ritter Hubertus überreichte, um einen ständigen Kontakt mit ihr herzustellen, fand Anwendung in verschiedener Art und Weise. Es ist allerdings fraglich, ob Marias Orden wirklich im Besitz dieses Original-Reliktes war, oder es sich nur um ein gutes Duplikat handelte, das auf gleiche Art und Weise funktionierte.

Die Sehung mit dem Makara Orakel war für den Außenstehenden unverständlich und kompliziert in der Anwendung. So muß-

te der Stein vorher mit dem langen Haar eines Vrill-Mediums aufgeladen werden, danach erfolgte das Sehen auf der magischen Scheibe. Die verschiedenen Symbole wurden teils in Zahlen und teils in Worten gedeutet. Maria, Traute und Gudrun beherrschten diese Methode perfekt, später kamen noch Sigrun von Enstetten und Angelika für diese Vorhersehung dazu.

Es ist nicht verwunderlich, daß viele ideologische Gedanken der Vrill-Gesellschaft, im Thule Orden auf eine gute Akzeptanz stießen. Auch wenn beide Orden unterschiedliche Ziele verfolgten, glaubten sie gemeinsam an das „Goldene Zeitalter“. Dank guter Beziehung zu Sebottendorf und vielen anderen Thule-Mitgliedern tauschten sich beide Gemeinschaften regelmäßig aus, eine Vereinigung beider Orden lehnte Maria jedoch ab. (Ein Angebot erhielt Maria von Herrn Haushofer, wie auch von Rudolph von Sebottendorf.)

Der geheimnisvolle Prof. Winfried Otto Schumann

Wer war dieser Professor, der all diese Flugmaschinen zum Fliegen brachte? Geheimnisvoll erscheinen seine Arbeiten, seine Ideen und sein weit denkender Geist. Er ist für viele das Bindeglied zwischen Vrill- und Thule-Gesellschaft. So mystisch wie die Gesellschaften selbst, in denen er viel Zeit verbrachte, so rätselhaft bleiben auch seine Arbeiten. Es gibt nur wenige Indizien, die darauf hinweisen, daß Professor Schumann Einzigartiges geleistet hatte.

Im nachfolgenden Kapitel erhalten sie Einblick in die Arbeiten des Vrill-Mitarbeiters, Winfried Otto Schumann.

Geboren am 20. Mai 1888 in Tübingen, absolvierte Schumann 1905-1909 das Studium für Elektrotechnik. An der Fachhochschule Karlsruhe assistierte er bis 1912. Schumann sah von nun an sein Wirken in der Wissenschaft und arbeitete bis 1920 an der

Technischen Hochschule Stuttgart. 1920 bis 1923 lehrte Schumann an der Universität in Jena. Hier machte Schumann durch seine neue Denkweise der Elektrogravitation auf sich aufmerksam. So schrieb er 1923 sein Buch „Elektrische Durchbruchfeldstärke von Gasen“. Das Werk regte besonders in der Industrie für Aufsehen und so arbeitete der Professor nur noch in der privaten Wirtschaft.

Im Jahre 1926, dem Gründungsjahr der Vrll o.H.G, arbeitete W. O. Schumann mit Professor Dr. Kloss (oder Klose) am Coler-Magnetstrom-Apparat. Was hatte es mit diesem Apparat auf sich?

Die Geschichte des Coler-Magnet-Strom-Apparates

Seine Entstehung reicht zurück bis vor 1920. Es ist Kapitän Hans Coler zu verdanken, daß diese geniale Maschine womöglich die Grundlage aller weiteren Geheimtechnologien der Vrll- und Thule-Gesellschaft bildete. Es bleibt im Dunkeln, wie Coler auf die Idee zu seiner Maschine kam. Nach Colers Grundlagenforschung entsteht ein unnatürlicher Magnetismus, bei einer Schwingungsfrequenz von 180 kHz. In wieweit sich diese Entdeckung wirklich auf die Konstruktion als nützlich erwies, bleibt fraglich. Existieren doch heute nur wenige Unterlagen über das Lebenswerk von Coler. Zum ersten Mal konnte sich Professor Kloss (Klose) von der TH-Berlin ein Bild dieser Maschine machen. Zu seiner Überraschung gelang es dem Kapitän tatsächlich, Strom mit der Apparatur zu erzeugen. Trotzdem scheiterte er mit dem Versuch bei allen Universitäten, eine öffentliche Förderung oder ein Patent auf das Gerät zu erhalten. Die Begründung war, daß es sich bei dem Gerät um ein Perpetuum mobile handle, und folglich nur ein Schwindel sein könne. Professor Kloss informierte allerdings Winfried Schumann über diese Entdeckung und dieser konnte es kaum erwarten, das Gerät daraufhin genauer zu un-

tersuchen. Natürlich ist es nur eine Mutmaßung, aber durch das Wissen Schumanns und den gesammelten Erkenntnissen aus der Untersuchung der Coler Apparatur könnte es die Vorstufe des Schumann „Levitation Antriebs“ gewesen sein.

Professor Kloss kam jedenfalls zu dem Schluß,

„Es kann einzig der Vermutung Ausdruck verliehen werden, daß das Magnetsystem die Quelle der Energie ist.“

Schauen wir uns nun den Magnetstromapparat genauer an.

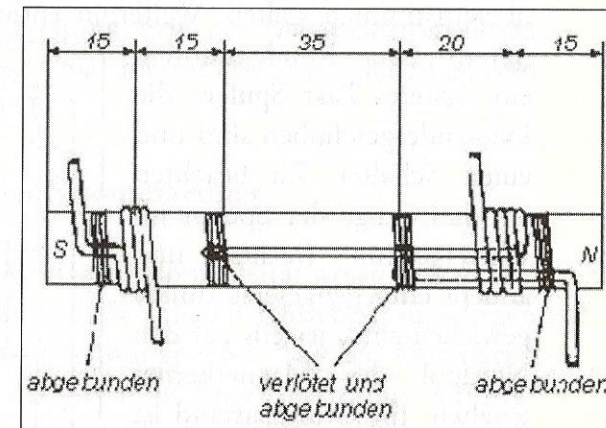
Quelle <http://www.borderlands.de/energy.coler.php3>

Von Andreas Hecht

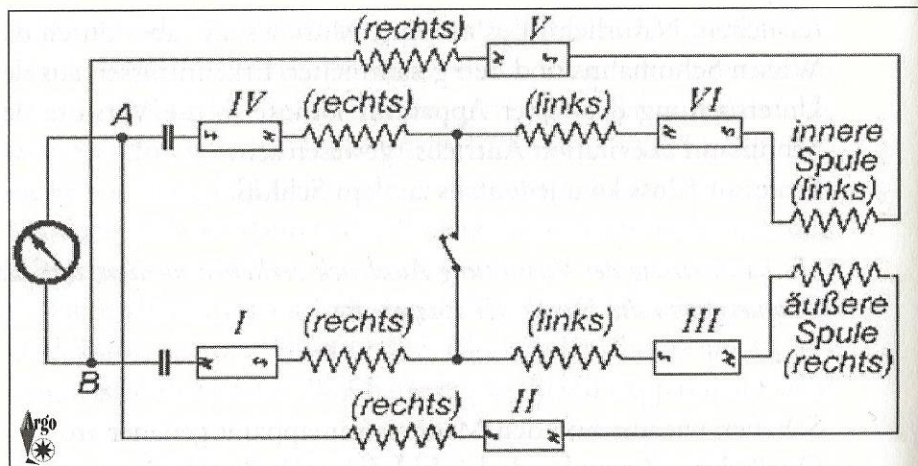
Der Magnetstromapparat

Hans Colers Magnetstromapparat ist eine relativ simple Vorrichtung. Sie besteht aus sechs hexagonal angeordneten Magneten aus leitfähigem Material (kein Ferrit!). Diese sollten möglichst von gleicher Stärke sein. Auf die Magnete sind

Spulen gewickelt, wobei es eine Besonderheit gibt: Ein Ende der Wicklung ist mit dem einen Ende des permanentmagnetischen Kerns verbunden, der eigentliche Anschluß der

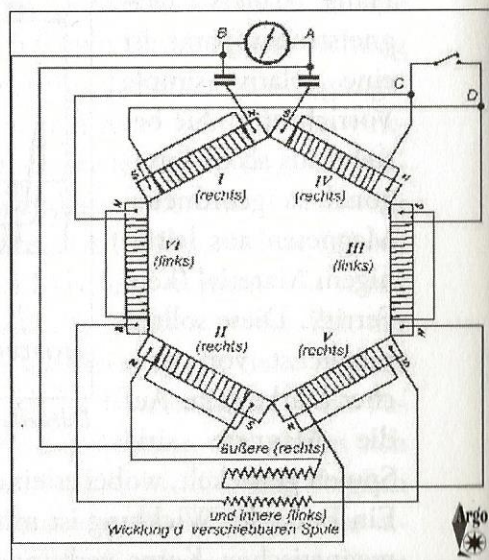


Darstellung der Magnetspule.



Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.

Wicklung befindet sich am anderen Ende des Kerns. Der Kern und die Wicklung sind also quasi in Reihe geschaltet (siehe Bild). Auch für die Spulen gilt, daß ihre Daten so gut wie möglich übereinstimmen sollten. Weiterhin enthält die Schaltung (Bild unten) zwei Kondensatoren, ein weiteres Paar Spulen, die ineinandergeschoben sind und einen Schalter. Zu beachten ist, daß einige der Spulen im Uhrzeigersinn (rechts) und andere entgegengesetzt (links) gewickelt sind, jeweils auf den Nordpol des Magnetkernes gesehen. Im Grundzustand ist der Schalter geöffnet, die Magneten berühren sich mit den Enden. Die folgenden zwei Abbildungen zeigen den entzerrten und den Bauschaltplan



Insgesamt besteht der Magnetstromapparat aus sechs Einzelmagneten.

des Magnetstromapparates. Um das Gerät in Betrieb zu nehmen, ist eine komplizierte Justierung notwendig, die folgendermaßen abläuft: Zunächst werden die Magneten leicht voneinander entfernt. Dazu wurde von Coler ein System von Hebeln verwendet, an denen die Magneten befestigt waren. Anschließend werden die ineinandergeschobenen Spulen in verschiedene Positionen zueinander gebracht, wobei zwischen den Einstellungen mehrere Minuten gewartet werden sollten. Diese Prozedur wird wiederholt, bis bei einem kritischen Abstand der Magneten eine Spannung am Voltmeter auftritt. An diesem Punkt wird der Schalter, der bisher geöffnet war, geschlossen und die Justierung auf dieselbe Art und Weise, nur wesentlich langsamer, fortgesetzt, wobei sich die Spannung erhöht.

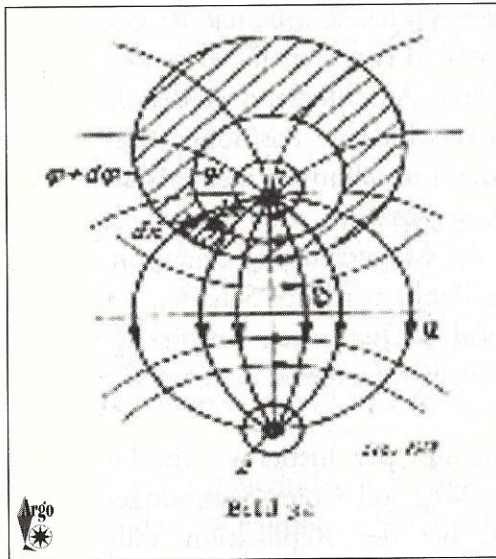
Diese Spannung bleibt nach Abschluß der Justierung für beliebige Zeit bestehen. Auf diesem Weg soll Coler Spannungen bis zu 12 Volt erreicht haben, bei der Replikation während der B.I.O.S.-Untersuchung wurden 450 mV erreicht. Über die entnehmbare Leistung, bzw. den Maximalstrom liegen keine Angaben vor. Laut Coler nimmt die Stärke der Magneten im Laufe der Zeit nicht ab.

Der Stromerzeuger

Dieser, im Vergleich zum Magnetstromapparat wesentlich interessantere Apparat ist leider nicht so genau beschrieben, auch liegen leider keine detaillierten Zeichnungen vor. Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, daß das Gerät aus einer Anordnung von Magneten, flachen Spulen und Kupferplatten besteht und mit einer kleinen Batterie gespeist wird.

Es existiert ein Primär- und ein Sekundärkreis. Die Energieabgabe des Systems ist nach verschiedenen Berichten kompetenter Wissenschaftler mehrere Male größer als die Leistung, die über den Primärkreis aus der Batterie entnommen wird.

Zusammenfassung des Aufbaus und die evtl. Wirkungsweise:



Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.

Es wird behauptet, daß beim Einschalten des Primärstromkreises eine Ladungstrennung auftritt, d.h., M1 wird z. B. positiv und M2 negativ aufgeladen, und diese Ladungen werden „magnetisch polarisiert“, wenn sie sich formieren, wegen der Anwesenheit der Magnete. Beim Ausschalten des Primärkreises fließt ein „Rückstrom“ im Sekundärkreis, aber die Magnete „üben keinen polarisierenden Effekt auf diese Umkehrung aus“

2.

Zwei dieser Grundelemente werden nun zusammengefügt und bilden ein(e) Doppelsystem oder -stufe, wobei die Platten dicht zusammen in parallelen Ebenen liegen sollen, wie hier gezeigt:

Die Sekundärwicklungen sind beide genau gleich und so gewickelt, daß beim Einschalten der Primärspule die Elektronen in der Sekundärspule von P1 nach P2 und F1 nach F2 fließen. Es

1.

Das Basisprinzip ist, daß ein Elektron nicht nur als negativ geladenes Teilchen betrachtet werden kann, sondern auch als magnetischer Südpol. Das Grundelement ist das eines offenen Sekundärkreises, induktiv gekoppelt mit einem Primärkreis. Das neue Merkmal ist, daß Kapazitäten über Permanentmagneten mit dem Sekundärkern wie folgt verbunden sind:

wird dann festgestellt, daß das System F1 - F2 lediglich einen Induktionseffekt hat und nutzbarer Strom im System P1 - P2 entsteht.

3.

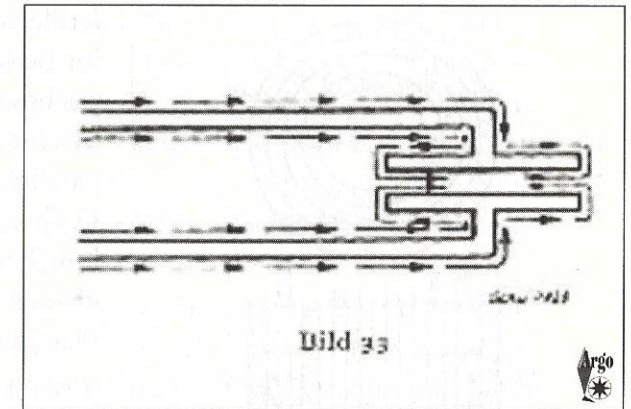
Eine einzelne Stufe ist ineffektiv, aber zwei Stufen, die so verbunden sind, daß die Anzahl der effektiven Nord- und Südpole gleich ist, stellen eine arbeitsfähige Anordnung dar. Weitere Doppelstufen können hinzugefügt werden, um höhere Ausgangsleistungen zur Verfügung zu stellen.

4.

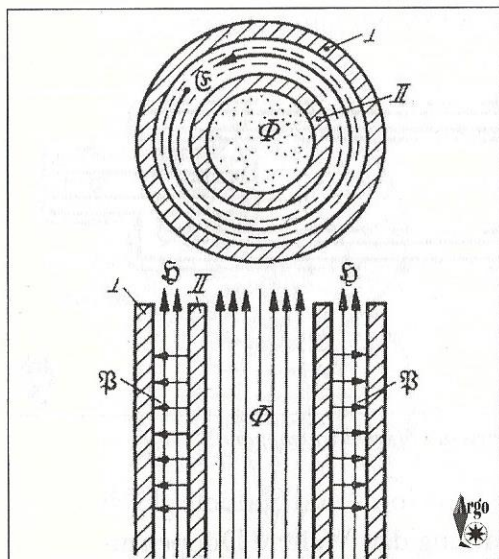
Weiterhin wird festgestellt, daß, so wie normale Elektronen aus einer Batterie fließen und eine Induktion hervorrufen, wenn der Kreis geschlossen oder geöffnet wird, „Raumelektronen“ von „abstoßenden Räumen“ zu „anziehenden Räumen“ fließen, aber es ist mir nicht möglich, dieser Theorie weiter zu folgen.

Die Formulierungen sind teilweise nicht ganz klar und erst recht ergeben sie vom Standpunkt der klassischen Elektrizitätslehre keinen Sinn. Trotzdem arbeitet das Gerät offenbar, denn es wurde mehrfach überprüft. Es gibt mehrere Berichte über ausführliche Messungen und deren Ergebnisse, die kaum einen Zweifel lassen. An der Konstruktion scheint es im Laufe der Jahre mehrere Änderungen gegeben zu haben, denn die Beschreibungen der einzelnen Berichte weichen leicht voneinander ab. Aus der Beschreibung im Bericht Prof. Schumanns läßt sich Folgendes entnehmen:

Der Stromerzeuger enthält prinzipiell zwei parallel geschaltete, magnetisch gekoppelte Spulen. Eine dieser Spulen ist aus Kup-



Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.



Der Schaltkreis des Magnetstromapparat.

Enden die Stromabnehmer. Außerdem befinden sich zwischen parallelen Windungen der beiden Hälften der Plattenspule Zwischenverbindungen aus Eisenstäben, die mit Silberdraht an die Windungen angeschlossen sind. Diese Stäbe sind ebenfalls mit

ferblechen gefertigt und wird im Bericht als Plattenspule bezeichnet. Die andere Wicklung besteht aus einer Anzahl dünner parallelgeschalteter, isolierter Drähte, wird als Spulenwicklung bezeichnet und verläuft in kleinen Abständen parallel zur Plattenspule. Die Spulen sind in je zwei Hälften angeordnet, entsprechend einem bifilaren Wickelsystem. An die Anfangspunkte der Wicklungen beider Spulen sind jeweils Batterien angeschlossen, an den (parallel geschalteten)

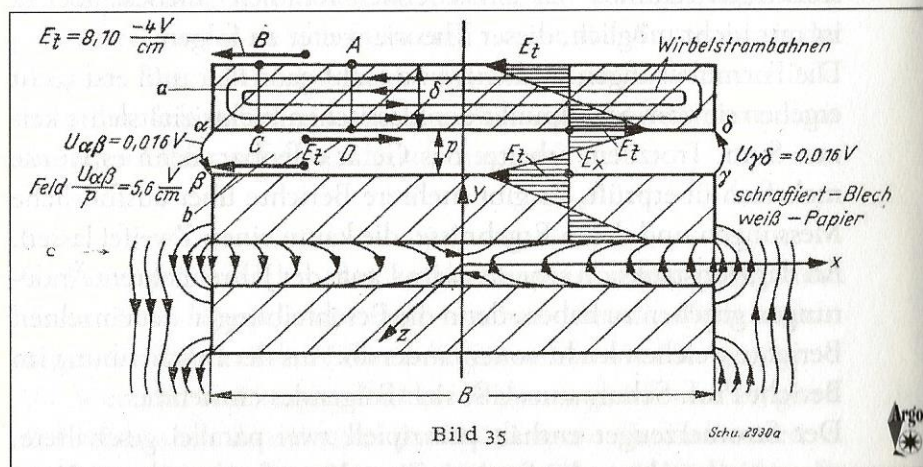


Bild 35

Schu 2930a

Der Schaltkreis des Magnetstromapparat.

einer Wicklung versehen, die von einer weiteren Batterie gespeist wird und die Stäbe magnetisiert. Diese Wicklung wird im Bericht als Erregerwicklung bezeichnet. Außerdem wird noch erwähnt, daß die Form der Spule die eines langen schmalen Rechtecks war.

Schumann in der Vrili-Gesellschaft

Doch nun zurück zu Prof. Schumann. Nachdem er mit dem Konverter experimentierte, machte sich Schumann erstmals eigene Gedanken über unkonventionelle Stromerzeugung und baute vermutlich die ersten „Freie-Energie“-Geräte. Anders wie Coler behielt er seine Erkenntnisse erst einmal für sich.

Den Kontakt zur Vrili-Gesellschaft ermöglichte Sebottendorf, das wurde ja bereits in „Verschwiegene Existenz 1 – Leben der Maria Orsic“ beschrieben. Doch schauen wir uns nun einmal die geheimen Arbeiten von Schumann etwas genauer an.

Nur wenige Quellen und Bücher existieren, Schumanns Denkweise war zu jener Zeit sicher vorausschauend für alle nachfolgenden Wissenschaftler.

Ab 1924 leitete Schumann, Professor an der Technischen-Hochschule für theoretische Elektrotechnik in München, das Elektrophysikalische-Institut. In seinem Werk „Elektrische Wellen“ werden hochinteressante Auszüge wiedergegeben, die Schumann aus den vielen Jahren seiner Forschungsarbeit in der Vrili o.H.G. sammelte. Im ersten Augenblick mögen seine Arbeiten trocken und unverständlich erscheinen, aber keine Angst, die wichtigen Abschnitte werden ausführlich kommentiert, Fachbegriffe am Ende des Kapitels erklärt.

Schumann – Die geheimnisvolle Welt der Antigravitation

[Elektrische Wellen – Eine Einführung in die räumliche Ausbreitung elektro-magnetischer Vorgänge von Dr.-Ing. Winfried Otto Schumann]

II. Der Energieumsatz. Strahlvektor

Hier strömt die Energie an der energieerzeugenden Elektrode entlang in einer dünnen Schicht längs der Elektrodenoberfläche bis an die Flüssigkeitsoberfläche und strömt dann weiter durch die Luft zu den Stromkreisstellen, wo Energie verbraucht wird. Bei einer energieverbrauchenden Elektrode ist es umgekehrt. Das stärkste Magnetfeld um die Elektrode und die dichteste Energieströmung herrschen dort, wo die Elektrode aus der Flüssigkeit austritt. Betrachtet man nun bei einem Draht die Energieströmung, die durch das zur Oberfläche normale Feld E_n verursacht wird, so ist parallel zur Drahtachse vom Betrag $P_t = E_n H$.

Sie stellt den Teil der Energie dar, der parallel zur Drahtachse transportiert wird, längs der Leitung, d. h. den technisch wichtigsten Teil. Da E und H mit wachsendem Abstand von der Leitung stark abnehmen, nimmt die transportierte Energiedichte nach außen zu stark ab.

Es ist im Wesentlichen, als ob die Energie in einem Schlauch um den Leiter herumtransportiert würde. Bei einer Doppelleitung ist die gesamte transportierte Energie gleich $U I$, U Spannung zwischen den Leitungen, I Strom in der Leitung. „Bild 32“ stellt das E -Feld zwischen den Leitungen dar und das dazugehörige Magnetfeld.

Beide Felder stehen bekanntlich senkrecht zueinander, so daß die H -Linien zugleich auch die Schnitte der Äquipotenzialzylinder* von E mit der Zeichenebene darstellen. Durch das kleine rechteckige Element geht der Energiefluß. Ein Leiter spielt also beim

Energietransport insofern nur eine passive Rolle, als er einen Teil der Energie verschluckt und in Wärme umsetzt. Der eigentliche Energietransport vollzieht sich immer im Dielektrikum*, das demnach als „Leiter“ für die Energie betrachtet werden muß. Andererseits zwingt aber der Leiter die Energie mehr oder weniger vollkommen, ihm räumlich zu folgen. Je besser der Leiter ist, desto unwesentlicher wird die Longitudinalkomponente* in Leitern und um so mehr bestimmt die Normalkomponente zur Oberfläche die Richtung der Energiewanderung. Und da diese senkrecht zu E_n erfolgt, verläuft diese immer parallel zur Leiteroberfläche. Ein anschauliches Bild der Energiewanderung bei Anwesenheit von Leitern gewinnt man immer,



Begriffserklärungen:*

Äquipotenzial

Das elektrische Feld wird durch Äquipotenzial- und durch Feldlinien dargestellt: Äquipotenziallinien umgeben jede Ader. Die Feldlinien überkreuzen die Äquipotenziallinien senkrecht und verlaufen zwischen denjenigen Metallen, die an unterschiedlichen Spannungen liegen.

Dielektrikum

Luftleerer Raum oder isolierende Substanz, in der ein elektrisches Feld ohne Ladungszufuhr erhalten bleibt.

Longitudinalkomponente

In Längsrichtung verlaufende Komponente.

wenn man den Transport längs der Leiteroberfläche verfolgt. So vollzieht sich z. B. die Kondensatoraufladung* über eine Leitung schematisch nach „Bild 33“.

Man erkennt, wie die Energie in das Kondensatordielektrikum* eindringt, sich dort staut und dann zurückflutet, bis nach abklingenden Schwingungen der Kondensator stationär aufgeladen ist.

Auch den Energietransport bei einem Transformator von einer Wicklung zur anderen zeigt der Strahlvektor, „siehe Bild 34“. Es sind die beiden konzentrischen Wicklungen I und II gezeichnet. Zwischen den beiden Wicklungen herrscht einerseits das durch den pulsierenden Kraftfluß erzeugte zirkulare Wirbelfeld E. Andererseits herrscht zwischen den beiden Wicklungen parallel zur Achse ein Magnetfeld, das von der äußeren Wicklung I erzeugt ist, während der Kraftfluß im Innern der Spule II von den Summen beider Wicklungen gemeinsam erzeugt wird. E und H zwischen den beide Wicklungen erzeugen den radial gerichteten Strahlvektor von einer Wicklung zur anderen. Ob er nach außen oder nach innen zeigt, hängt von den Strömen in beiden Wicklungen ab. Besitzt die Spule einen Eisenkern, der aus dünnen Blechen aufgebaut ist, die beiderseits mit Papier beklebt sind, um Wirbelströme quer zu den Blechen möglichst zu verhindern, so sieht das elektrische Wirbelfeld folgendermaßen aus, „Bild 35 bis 37“.

Da die magnetische Induktion* in den Blechen wegen der viel größeren Permeabilität* vielmals größer ist als in den Papierschichten und im Luftraum, befinden sich die Wirbel hauptsächlich in den Blechen, und die Papierschichten und der sonstige Luftraum sind vergleichsweise als wirbelfrei anzusehen. In den Blechen entsteht zunächst ein elektrisches Wirbelfeld, das Ströme (Wirbelströme) erzeugt, die parallel zu den Wänden des Bleches verlaufen, oben und unten in umgekehrter Richtung, Bild 35, a.

Autor: Schumann erklärt hier ausführlich wie elektronische Spannungen ein Magnetfeld erzeugen. Sicher erinnern Sie sich noch an den Physikunterricht, wird ein mit Kupferdraht umwickelter Eisenstab mit Strom induziert, übt dieser starke magnetische Kräfte aus.

Schumanns Interesse, sich mit den magnetischen Kräften genauer zu befassen, beruhte auf der jahrelangen Arbeit in der Vril-Ge-

sellschaft. Ein paar Abschnitte weiter untersucht Schumann die Gravitationskräfte und versteckten Kräfte des Magnetismus.



Begriffserklärungen:*

Kondensator

Verdichtung von Gasen, Wasser oder anderen chem. Flüssigkeiten. Dies geschieht durch Druck oder Abkühlung.

Induktion

Elektronische Erzeugung von z.B. Strom.

Permeabilität

Durchlässigkeit eines bestimmten Materials für bestimmte Stoffe. Im magnetischen Feld das Verhältnis zwischen magnetischer Induktion und magnetischer Feldstärke.

Wellenausbreitung in Medien und freien Elektronen

Für die Ausbreitung elektromagnetischer Zeichen ist die sogenannte Heaviside-Schicht sehr wichtig, d. h. eine ionisierte Luftschicht in 200-300 km Höhe, in der durch den ultravioletten Teil der Sonnenstrahlung die Atome ionisiert werden (etwa 10^4 - 10^5 freie Elektronen je cm^3), so daß sich dort freie Elektronen und schwere positive Ionen in großer Zahl befinden. Die schweren Ionen machen die raschen elektrischen Schwingungen nicht mit, wohl aber die Elektronen, die dadurch die Wellenausbreitung beeinflussen.

Durch den imaginären Leitwert wird die Dielektrizitätskonstante verringert.

Autor: Schumann entdeckte, daß ein elektromagnetischer Stromkreislauf oberhalb der Ionosphäre existiert. Während der Zusam-

menarbeit mit der Vril o.H.G., wurde die magnetische Kraft innerhalb dieser Sphäre genauestens untersucht. Schumann hatte nur ein Ziel, weltraumtaugliche Flugscheiben zu entwickeln. Aber weiter im Text, es bleibt spannend...

Die Ausbreitungsgeschwindigkeit ist frequenzabhängig, bzw. abhängig von der Elektronendichte und größer als die Lichtgeschwindigkeit, was nach der Relativitätstheorie unmöglich ist. Diese Geschwindigkeit ist jedoch nicht die Ausbreitungsgeschwindigkeit wirklicher Signale, d. h. von Energieübertragungen, sondern nur die Ausbreitungsgeschwindigkeit der Wellenphasen, d. h. der Momentanwerte einer eingeschwungenen, monochromatischen Welle (Phasengeschwindigkeit). Wirkliche Signale können nie durch einen unendlich langen Wellenzug gegeben werden, sondern stets nur durch Wellenzüge mit Anfang und Ende im Endlichen. Solche endlichen Wellenzüge können durch das Fourierintegral* stets in Summen von unendlich vielen, unendlich langen Wellenzügen der Frequenz von Null bis Unendlich dargestellt werden. Ein wirkliches Signal ist also niemals monochromatisch*, sondern enthält, wenigstens theoretisch, alle Frequenzen von Null bis Unendlich. Die Ausbreitung der Energie solcher Wellenzüge (Wellengruppen) heißt Gruppengeschwindigkeit.



Begriffserklärungen:*

Fourierintegral

Die einer gegebenen Funktion eine andere Funktion (ihre Fourier-Transformierte) zuordnet. In vielen Einsatzgebieten wird sie dazu verwendet, um für zeitliche Signale (z. B. ein Sprachsignal oder einen Spannungsverlauf) das Frequenzspektrum zu berechnen.

Monochromatisch

In eine Richtung verlaufend.

Autor: Schneller als das Licht. Für die Wissenschaftler der Vril-Gesellschaft eine Tatsache. Als Maria Albert Einstein von ihrer Entdeckung berichtete, hielt er die Sache für absurd. Trotzdem besuchte er die wissenschaftliche Abteilung ihres Unternehmens und mußte feststellen, das „Überlichtgeschwindigkeit“ unter bestimmten Bedingungen möglich ist. Seine Relativitätstheorie war somit widerlegt, Einstein brach daraufhin den Kontakt zur Vril-Gesellschaft ab.

Schumann hielt es von Anfang an für möglich, daß solche „Gruppengeschwindigkeiten“ Überlichtgeschwindigkeit erreichen können.

1. Gruppengeschwindigkeit

Als einfachstes Beispiel einer Wellengruppe betrachten wir zwei gleichzeitig vorhandene Sinuswellen von etwas verschiedener Frequenz und Ausbreitungsgeschwindigkeit mit gleicher Amplitude*. Die resultierende Verteilung besteht also aus einem hochfrequenten Anteil mit der Geschwindigkeit, der mit einem niederfrequenten Anteil moduliert ist, „Bild 82“ das Maximum dieses Wellenzuges, wo auch immer die größte Energiedichte vorhanden ist, verschiebt sich mit der Gruppengeschwindigkeit, wodurch der Zusammenhang von Gruppen- und Phasengeschwindigkeit gegeben ist.

Ähnliche Verhältnisse anomaler Dispersion* würden z. B. auch für Kettenleiter mit Serienkondensatoren und Paralleldrosseln oder Widerständen gelten.

Gruppengeschwindigkeit im Plasma

Mit Annäherung an die kritische Frequenz wird der Energietransport immer langsamer, und die Energie steht still; es findet kein Transport statt.

2. Negative Dielektrizitätskonstante

Es wird die Geschwindigkeit und der Wellenwiderstand imaginär. Das elektrische und das magnetische Feld sind um 90° in der

Phase gegeneinander verschoben, d. h. die mittlere Strahlung ist Null, die Energie pulsiert hin und her. Die räumliche Verteilung der Felder ist nicht mehr ungedämpft sinusförmig.

Die Verteilung verläuft nach einer gedämpften Exponentialfunktion*, die im Raum stillsteht und mit der Frequenz pulsiert. Die



Begriffserklärungen:*

Amplitude

Physikalische Einheit für „Weite, Größe, Umfang“, höchster Ausschlag eines Pendels.

Dispersion

a) Abhängigkeit der Fortpflanzungsgeschwindigkeit einer Wellenbewegung (z. B. Licht, Schall) von der Wellenlänge bzw. der Frequenz;

b) Zerlegung von weißem Licht in ein farbiges Spektrum.

Exponentialfunktion

Hochzahl besonders bei Wurzelrechnungen, wie die Einheit „N“ für Frequenz.

Dämpfung hängt in diesem Fall nicht mit Energieverlusten im Plasma zusammen, sondern ist durch innere Reflexion der Wellen an allen Stellen im Plasma gegeben.

3. Reflexion an der Plasmaoberfläche

Treffen Wellen aus Luft senkrecht die Oberfläche eines Plasmas, so gelten die üblichen Reflexionsgesetze für ein Dielektrikum. Mit abnehmender Frequenz wird immer mehr von der ankommenden Energie reflektiert und schließlich die ganze ankommende Energie. Aus der Messung kann die Elektronendichte bestimmt werden.

Ist dagegen der energetische Reflexionskoeffizient immer gleich, wird die ganze Energie zurückgeworfen. Dagegen werden die

Reflexions- und Durchlaßkoeffizienten* für die einzelnen Wellenphasen komplex, d. h. es gibt Phasendrehungen für die eintretenden und die reflektierten Amplituden. Wenn also auch die Energien total reflektiert werden, so besteht doch immer im Plasma gleichzeitig eine exponentiell gedämpfte stehende Welle. Bei schiefem Einfall auf die Grenzfläche gelten die entwickelten Gesetze, insbesondere der Fall mit Totalreflexion*.

Auf Grund dieser Eigenschaften kann man experimentell die Eigenschaften einer solchen Schicht bestimmen, indem senkrecht nach oben kurze elektrische Impulse veränderlicher Frequenz gegeben werden. Da, wo die totale Reflexion beginnt, kann man die Elektronenladungsdichte bestimmen (etwa 10^4 — 10^6 El/cm³), und aus der Zeit, nach der das Echo wieder ankommt, kann die Höhe über dem Erdboden bestimmt werden (etwa 200-300 km). Können die Elektronen nicht frei schwingen, sondern werden sie durch Stöße mit umgebenden neutralen Gasmolekülen gestört, so geben sie Energie an die Moleküle ab. Es äußert sich darin, daß dann, herrührend vom Energieverlust, ein reeller Leitwert auftritt und die Wellen bei ihrer Wanderung durch das Plasma auch eine echte Dämpfung erfahren. Bei großen Elektronendichten in Gasentladungen kann sich dann u. U. ein Plasma angenähert wie ein schlecht leitendes Metall verhalten.

Autor: Schumann war der erste Wissenschaftler, der das Verhalten von Phasenfrequenzen in einer atmosphärischen Höhe von 300 km mathematisch belegen konnte. Der Energieverlust und das Verhalten der Elektronen in der oberen Erdatmosphäre wurde genauestens untersucht. Bedenkt man, daß physikalische Messungen in der Erdatmosphäre besondere Meßgeräte erforderten, geschweige, daß ein Flugzeug auf dieser Höhe fliegen mußte, um das Verhalten von Quanten, Magnetismus und Elektronenstrahlung zu untersuchen, fragt man sich: „Wie konnte Schumann das Phasenverhalten in dieser Höhe nachweisen?“ Hatte er sich bei

einem Flug mit einer Vril-Flugscheibe seine Theorien bestätigen lassen? Es geht noch weiter, allmählich werden die Beweise erdrückend...

4. Plasma mit Magnetfeld

Noch komplizierter werden die Verhältnisse, wenn auch noch ein magnetisches Feld im Plasma herrscht, z. B. das Erdfeld in der Heavisideschicht. Je nachdem ob die Elektronen in der Richtung der magnetischen Kraftlinien schwingen wobei bekanntlich vom Magnetfeld keine Kräfte auf die Elektronen ausgeübt werden), oder senkrecht dazu (wobei kreis- oder spiralenartige Bahnen vom Magnetfeld erzwungen werden), treten verschiedene Dielektrizitätskonstanten und Ausbreitungsgeschwindigkeiten auf. Das Medium ist nicht mehr isotrop*, seine Eigenschaften sind richtungsabhängig wie bei einem Kristall. Seine Eigenschaften sind nicht mehr durch „eine“ Dielektrizitätskonstante zu beschreiben, sondern der Zusammenhang von Verschiebung und Feldstärke ist wesentlich komplizierter.

Wir wollen kurz die Wellenausbreitung als Beispiel für ein nicht isotropes Medium betrachten. Durch das elektrische Feld der Welle werden die Elektronen in Bewegung gesetzt, deren Bahnen wir zunächst kennen müssen.

Nehmen wir an, nach „Abb. 84“, daß das Magnetfeld die z-Richtung hat und E eine beliebige Richtung. Die durch E_z hervorgerufene Elektronenschwingung in Richtung der z-Achse wird durch das Magnetfeld nicht beeinflusst, wir haben hier die gleichen Verhältnisse wie im vorigen Abschnitt ohne Magnetfeld. Dagegen wird die Bewegung in Richtung x und y senkrecht zum Magnetfeld durch dieses beeinflusst, da die magnetische Kraft die Elektronengeschwindigkeit ist. Wählen wir in der xy-Ebene ein komplexes Koordinatensystem, mit x als reeller und jy als imaginärer Achse, so ist die Bewegungsgleichung des Teilchens mit der Ladung e. Nimmt man in der Heavisideschicht ein Magnetfeld

von $B \sim \frac{1}{2}$ Gauß an, so ist die Umlauffrequenz $f = 1,4 \cdot 10^6 \text{ sek}^{-1}$ bzw. die entsprechende Vakuumwellenlänge $\sim 214 \text{ m}$. Anschaulich kann man sich die Bewegungen, die einer rechts bzw. links umlaufenden Kreisbahn entsprechen, vorstellen. Wobei durch das Magnetfeld die eine Bewegung beschleunigt und die andere verzögert wird. Die Umlaufbahn ergibt sich durch nochmalige Integration. Durch das Feld treten Elektronenschwingungen in der x- und in der y-Achse auf und analog durch das Feld E, Y. Bei der Berechnung dieser Bewegungen haben wir die Tatsache vernachlässigt, daß durch die rückwirkenden elektrischen Felder aller schwingenden Elektronen im Raum die Feldstärke am Ort jedes einzelnen Elektrons gegenüber dem ursprünglichen Wert E_0 geändert wird.

Autor: Erinnern wir uns noch einmal an den Dimensionsflug der



Begriffserklärungen:*

Durchlaßkoeffizienten

1. (Math.) Multiplikator einer veränderlichen Größe einer Funktion (2).
2. kennzeichnende Größe für bestimmte physikalische od. technische Verhaltensweisen.

Totalreflexion

Die Totalreflexion ist ein optisches Phänomen, bei dem elektromagnetische Strahlung an der Grenzfläche zweier Medien nicht gebrochen, sondern vollständig reflektiert wird.

Isotrop

Nach allen Richtungen hin gleiche Eigenschaften aufweisend.

Vril-7 im Jahre 1944. Der Testflug endete in einer Katastrophe, die Außenhülle der Flugscheibe zeigte starke Beschädigungen. Ursache waren falsche Berechnungen der Plasma-Strahlen-Belastungen im Weltall. Schumanns Erkenntnisse beruhten auf rein

hypothetischen Grundlagen. Erst eine genauere Untersuchung von Gasen außerhalb der Erdatmosphäre ermöglichte beim zweiten Anlauf den Flug zum Planetensystem Aldebaran. Sammelte Schumann die hier geschilderten Erkenntnisse aus den wissenschaftlichen Forschungsarbeiten der Vril-Gesellschaft?

Schauen wir uns die Auswirkungen von Elektronendichte, Gasen und Plasma noch genauer an. Überlegen Sie, welche Erkenntnisse Schumann den Lesern hier offenbart, es ist kein Geheimnis, die Flugscheibenforschung existierte...

Das ist bei verdünnten Gasen, d. h. geringen Elektronendichten erlaubt, wäre aber in sehr dichten Plasmen und noch mehr bei Flüssigkeiten nicht mehr zulässig.

Um hieraus die Dielektrizitätskonstanten zu bestimmen, bedenke man, daß in einem Dielektrikum der Anteil der Verschiebung ist, der dem leeren Raum entspricht, und der zusätzliche Anteil, der von der Materie geliefert wird, bzw. von den Elektronen, die am Aufbau der Materie beteiligt sind (Polarisationselektronen*). Dieser Anteil kommt so zustande, daß man in jedem Dielektrikum positive und negative Ladungen in gleicher Zahl voraussetzt, die in unelektrischem Zustand so nahe beieinander sind, daß ihr Einfluß sich aufhebt. Durch ein elektrisches Feld werden diese Ladungen um kleine Strecken gegeneinander verschoben und dadurch getrennt, so daß nunmehr eine Wirkung nach außen möglich ist. Wenn im Innern eines Dielektrikums keine wahre Ladung sich befindet, so ist darin „Freie“ Ladung.

Wenn also irgendwo Linien entspringen, so ist das nur dadurch möglich, daß sich innerhalb eines (unendlich) kleinen Volumens durch solche Verschiebungsvorgänge überschüssige Ladungen eines Vorzeichens angesammelt haben, und es muß dann die aus dem Volumen ausgeströmte Ladung sein. In homogenen Dielektriken treten solche diversen Stellen im Allgemeinen nur an der

Grenzfläche auf, da im Innern jedes Volumenelement gleich viel Ladung hinein- und hinausgeschoben wird. In unserem Plasma denken wird uns die schweren positiven Ionen gegenüber hochfrequenten Feldern unbeweglich und nur die Elektronen durch das Wirbelfeld verschoben. Die Zahl der verschobenen Elektronen sind der Anteil des Verschiebenstromes im Vakuum, der Anteil, den die Materie liefert, d. h. der Elektronenstrom besteht aus im Dielektrikum gebundenen Elektronen (Polarisations-Elektronen nach H. A. Lorentz). Man kann es also auch als Strom dieser Elektronen auffassen, und, wenn dieser der Feldstärke (oder im Komplexen deren Absolutwert) proportional ist, so kann man auch einen „Leitwert“ einführen, wie wir das im vorhergehenden Abschnitt getan haben. Je nach den Bewegungsgesetzen dieser Elektronen kann dieser Leitwert reell (ohmsch), imaginär (induktiv oder kapazitiv) oder auch komplex sein.

Man kann es aber auch als das elektrische Moment der Volumeneinheit deuten, d. h., als Produkt der Ladungen an den beiden Enden des Volumenelements, multipliziert mit ihrem Abstand und gerichtet von der negativen Ladung zur positiven. Denkt man sich in einem Dielektrikum eine senkrecht zu den Kraftlinien angeordnete, sehr dünne Scheibe vom Querschnitt und der Dicke herausgeschnitten und an deren Stelle das Vakuum, so herrscht im Dielektrikum das Feld und im Innern des Hohlraums das größere Feld, da in beiden dasselbe ist. An den Eintrittsstellen der Kraftlinien in den Hohlraum herrscht dann die freie Ladung und an den Austrittsstellen die gleiche Ladung entgegengesetzten Vorzeichens. Genau dieselbe Polarisation muß auch die herausgeschnittene Scheibe haben, damit bei ihrem Wiedereinsetzen die Ladungen verschwinden. Das elektrische Moment der Scheibe ist das Moment der Volumeneinheit. Denkt man sich das ganze Dielektrikum aus derartigen Dipolscheiben aufgebaut, so ergibt sich gerade die Feldverteilung, wie sie ursprünglich vorausgesetzt war. Dieses Moment kann der Feldstärke proportional gesetzt werden.

Ein bestimmtes äußeres Feld erzeugt also eine ihm proportionale Polarisation bzw. ein ihm proportionales elektrisches Moment je Volumeneinheit. Verwendet man die maxwellsche Relation gleich dem dielektrischen Moment der Volumeneinheit, wenigstens bei sehr verdünnten Gasen, wo nicht durch die Wirkung der verschobenen Ladungen noch eine zusätzliche Änderung der wirkenden Feldstärke eintritt, befinden sich N-Moleküle im cm^3 und bezeichnet man das Moment des einzelnen Moleküls mit μ , ergibt sich die „molekulare“ Polarisierbarkeit.



Begriffserklärungen:*

Polarisationselektronen

Gebundene Elektronen.

Autor: Hier nun der eigentliche interessante Abschnitt. Die Erzeugung „unbekannter“ Energien, Grundlage für Schumanns Levitations-Antriebs.

Überwiegt in der Kraftgleichung das Beschleunigungsglied sehr stark, wie z. B. in sehr verdünnten Gasen, wo sich die Elektronen praktisch wie frei bewegen, entsteht ein imaginärer Leitwert, der eine Änderung der wirksamen Dielektrizitätskonstante bedeutet, wie wir es schon bei der Ausbreitung von Schwingungen in Plasmen gesehen haben. Auch dort haben wir die Raumladung als vernachlässigbar klein angesehen.

Viel komplizierter werden die Bewegungen aber, wenn sich freie Elektronen und Ionen in Gasen von nicht extrem geringem Druck befinden. Durch die Zusammenstöße der Ionen, Elektronen und Gasatome unter- und miteinander treten unter der Einwirkung des Feldes wesentlich kompliziertere Kraftgesetze auf (wobei bei genügend großen räumlichen Ausdehnungen und Stromdichten auch die Magnetfelder der strömenden Teilchen

auf die Bewegungen sehr erheblichen Einfluß haben können, wie z. B. bei vielen Vakuumlichtbogen oder Lichtbogen sehr großer Stromstärken).

Es kommen dann zu den Feldkräften auch noch die aus der Lehre von Gasen und Flüssigkeiten her bekannten mechanischen Diffusionskräfte, infolge ungleichmäßiger Teilchendichten, oder auch die mechanischen Druckkräfte (z. B. Druck des Elektronengases) hinzu.

Als erste Annäherung kann man bei an sich schon großen Elektronen- und Ionendichten die Raumladungen in erster Näherung vernachlässigen, da diesen durch die rücktreibenden Kräfte der Ionen auf die Elektronen (wie z. B. auch in starken Elektrolyten) und durch die Diffusionswirkungen, die bei Elektronen sehr stark sind, meist ziemlich enge Grenzen gesetzt sind. Der gute Leiter ist sozusagen der Grenzfall, wo nur die durch Stöße mit den positiven Ionen erzeugte Reibungskraft die Erscheinungen beherrscht. Es ist auch ein longitudinales Feld E_x möglich, das aber mit der eigentlichen Wellenausbreitung nichts zu tun hat. Wenn S_x in Phase mit E_x ist, verschwindet dieses Feld sehr rasch. Beschränkt man sich auf periodische Schwingungen, so sieht man eine Dämpfung oder Anfachung der Schwingungen. Es ist aber zu beachten, daß diese einfachen Zusammenhänge auch nur für den einfachen Typ der ebenen Welle und für den angenommenen einfachen Zusammenhang von G und E gelten.

5. Felder mit einer longitudinalen Komponente

Die Maximalwellenlänge liegt in der Größenordnung des Rohrdurchmessers. Bei der kritischen Frequenz gibt es keine Ausbreitung, sondern nur einen longitudinalen E- bzw. H-Strang, der von H- bzw. E-Linien umfasst wird. Beim E-Typ kann man sich wiederum durch zwei leitende Ebenen das Rohr geschlossen denken und man erhält dann die einfachste E-Schwingung eines zylindrischen Hohlraumes. Im R-Querschnitt sind die B-Linien

Kreise, die E-Linien verlaufen radial, „Bild 133“. Die Ströme in der Hülle verlaufen parallel zur z-Achse.

6. Kreiszyklische Rohre

Die Ströme fließen parallel zur Rohrachse, die beiden Kreise verdeutlichen die beiden longitudinalen Kraftlinienstränge:

Autor: Wirre Mathematik? Im Gegenteil, schauen wir uns die Abbildungen genauer an, ein rundes Rohr erzeugt ein magnetisches Feld. In einer Flugscheibe dienten drei röhrenartige Kreisel, ähnlich wie Schumann hier beschrieben, als Antriebsmotor. In Rotation versetzt, wurden die Gesetze der Schwerkraft aufgehoben, die erste „Antigravitationsflugscheibe“ auf dem Vril-Gelände in Oberschleißheim war „geboren“.

7. Wellen längs ebener Platten. XII. A.

Longitudinales elektrisches Feld XII. A. 2.

Wellen längs der Erdoberfläche

Für den Fall haben wir hier auch die Fortpflanzung längs eines unendlich ausgedehnten Halbraumes, daß die Wellen durch die Anwesenheit der unteren Plattengrenze nicht behindert werden. Das ist für die komplexe Symmetrie immer möglich und trifft für Luft — Erde im Allgemeinen zu. Der reelle Teil wird kleiner d. h. die Phasengeschwindigkeit ist größer als die Lichtgeschwindigkeit. Der imaginäre Teil gibt die Dämpfung an. Der reelle Teil gibt die Wellenlänge, der negativ imaginäre die Dämpfung in der Erde an.

8. Wellen längs ebener Platten. XII. A.

Longitudinales elektrisches Feld

Man sieht, wie bei „hohen“ Leitwerten E verschwindet und mit abnehmendem Leitwert immer mehr wächst, bis bei 10-8 cm.

Der Einfluß der Dielektrizitätskonstanten zeigt sich. Sowohl in Luft als auch in der Erde haben wir wegen der Phasenverschie-

bung ein elliptisches Drehfeld, dessen Verlauf ebenfalls vom Leitwert stark abhängig ist. Je kleiner die Dielektrizitätskonstante des Erdbodens ist, um so stärker ist der Effekt ausgeprägt.

Bei der Theorie der Ausbreitung elektromagnetischer Wellen von einem Sender längs der Erdoberfläche mit endlichem Leitwert, können die Wellen, die sich in der Nähe des Senders mehr oder weniger kugel- (bzw. halbkugel-) artig ausbreiten, in großer Entfernung in kleineren Bezirken als Ebene angesprochen werden. In großer Entfernung kann man die gesamte ausgestrahlte Welle in zwei Bestandteile zerlegen.

Der Erste, die sogenannte Raumwelle, verschwindet in der Nähe des Erdbodens und wächst mit dem Winkel, den die Strahlung des Senders mit der Erdoberfläche bildet, stark an, ihre Größe ist 1 — proportional.

Der zweite Anteil, die sogenannte Oberflächenwelle, hat ihre größte Amplitude bei der Strahlung parallel zur Erdoberfläche und nimmt mit wachsendem Winkel der Senderstrahlung gegen die Erdoberfläche stark ab. Ihre Größe ist 1 proportional. Diese Oberflächenwelle ist nicht identisch mit der gerade behandelten Zenneckschen* Oberflächenwelle. Dasselbe wie bei der Zenneckschen Welle, aber während die Zennecksche Welle eine Phasengeschwindigkeit größer als die Lichtgeschwindigkeit hatte, ist die nortonsche* Welle gedämpft, und ihre Phasengeschwindigkeit ist genau gleich der Lichtgeschwindigkeit.

Das wurde sowohl theoretisch als auch experimentell für die Senderstrahlung nachgewiesen, daß nur in Gebieten nahe dem Sender Phasengeschwindigkeiten von Überlicht- Geschwindigkeit auftreten. Zwischen $r = X$ und $r2X$ wird die Phasengeschwindigkeit etwas kleiner als die Lichtgeschwindigkeit und nähert sich asymptotisch*.

Autor: Die Tatsache, daß Phasengeschwindigkeit Lichtgeschwin-

digkeit überschreiten kann, erklärt Schumann anhand von Sendestrahlungen. Schumann hatte schon längst erkannt, daß solche Geschwindigkeiten auch mit einem Raumflugzeug möglich sind.



Begriffserklärungen:*

Zennecksche, Zenneck

Physiker der die Dämpfungs- und Beugungseigenschaften eines Metalls untersuchte.

Nortonsche

Physikalische Einheit, des Erfinder W.P. Norton 19. Jahrhundert. Er untersuchte vor allem Zahnriemen und Getriebeeinheiten.

asymptotisch

Nicht zusammenfallend. Gerade die sich in eine ins Unendliche verlaufende Kurve nähert.

9. Der geschichtete Körper als Kristall

Ein schematisches Kraftlinienbild zeigt „Bild 199“. Denken wir uns einen Körper etwa wie einen Transformatorkern*, aus sehr vielen dünnen Schichten zweierlei Art und jeweils gleicher Dicke aufgebaut, so werden Messungen ergeben, daß im allgemeinen Fall die Materialeigenschaften parallel zur Schichtung und senkrecht dazu verschiedene Werte haben. Er wird sich also ähnlich wie ein Kristall verhalten. Wenn die x-Achse parallel zur Schichtung zeigt und die y-Achse senkrecht dazu, so wird er in allen Richtungen senkrecht zur y-Achse die gleichen Eigenschaften haben. Er wird sich dann wie ein tetragonaler Kristall verhalten, bei dem die y-Achse die Hauptsymmetrieachse und zugleich die optische Achse ist, denn eine transversale Welle, die sich in der y-Richtung fortpflanzt, wird für jede Polarisation die gleichen Fortpflanzungsverhältnisse vorfinden.

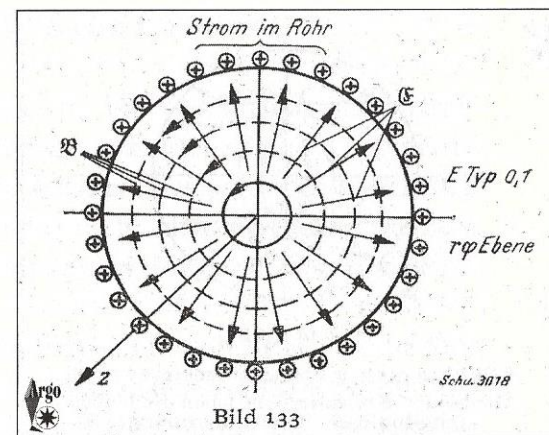
Dielektrizitätskonstante, Permeabilität und Leitwert in verschiede-

nen Richtungen sind durch ein Rotationsellipsoid*, mit der Drehachse in der y-Richtung, darstellbar. Sie sind beide Tensoren.

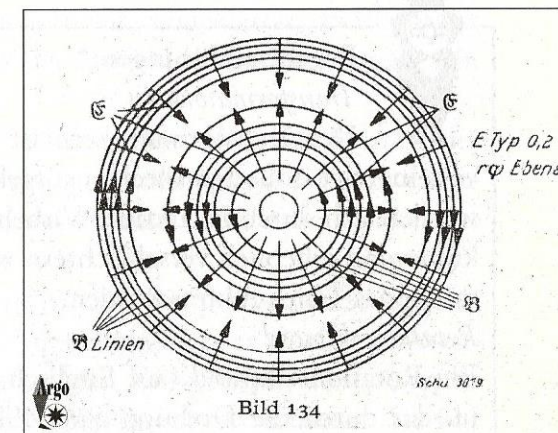
Autor: Die Berechnungen von Kristallen interessierte besonders die Vril-Damen. Erinnern wir uns noch an den Bau der Jenseitsflugmaschine, die ohne aufgeladene Kristalle gar nicht funktionierte. Schumann erläutert hier die wissenschaftlichen Aspekte der Energieerzeugung mit Kristallen, Zufall oder Absicht? Die Phasengeschwindigkeiten im Übergangsgebiet sind also nicht gleich der Lichtgeschwindigkeit, sondern größer und können sogar unendlich werden.

Während sie im Nahfeld in der Phase gegeneinander verschoben sind, sind sie im Fernfeld phasengleich. Während Er und Ee im Nahfeld phasengleich sind, treten in der Übergangszone, bevor Er gegenüber Ee verschwindet, komplizierte Phasenbeziehungen auf. E ist im Übergangsgebiet ein elliptisches Drehfeld, d.

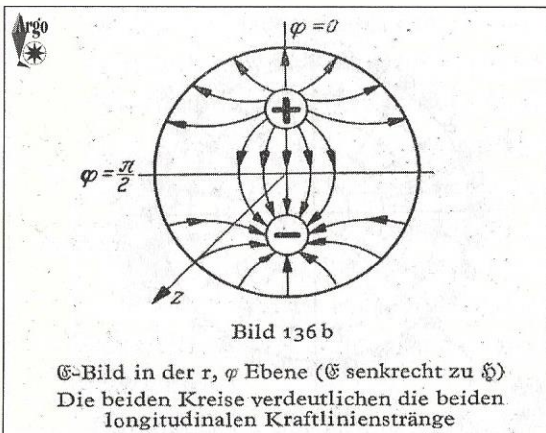
h., im Verlauf einer Schwingung ändert E seine Richtung und braucht nie Null zu werden. Man erkennt dies aus den „Bildern 228a bis 228d“, wenn man sich diese übereinandergelegt denkt.



Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.



Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.



Die „Kreisgebiete“ der Polarisation sind schon von Hertz festgestellt und genau untersucht worden, nach dem das Achsenverhältnis der Ellipsen zwischen 1 und 2 liegt. Nach Messungen von L. Bergmanne) liegen die kreisähnlichsten Ellipsen in einem Streifen.

Der Schaltkreis des Magnetstromapparats.

Autor: Womit wir am Ende von Schumanns Arbeiten wären, natürlich kann hier nur ein Bruchteil seiner vielen Forschungsarbeiten widergegeben werden und einige Fragen bleiben ungeklärt. Schumann's Arbeiten bleiben beeindruckend.



Begriffserklärungen:*

Transformatorkern

Der Transformatorkern ist meist aus vielen einzelnen voneinander isolierten Blechen aufgebaut. Wäre der Kern massiv, würden sich durch Induktion Wirbelströme bilden, die den Wirkungsgrad erheblich verschlechtern würden und zu einer Erwärmung des Trafos führen würden.

Rotationsellipsoid

Ein Rotationsellipsoid (auf Englisch „spheroid“) ist ein Ellipsoid, das durch die Drehung einer Ellipse um eine ihrer Achsen entsteht. Im Gegensatz zu einem allgemeinen Ellipsoid sind zwei Achsen gleich lang.

Wer war Wilhelm Canaris?

Canaris Seilschaften innerhalb der Vril-Gesellschaft sind weitgehend bekannt (siehe Verschwiegene Existenz Band 1). Canaris, ein Vordenker jener Zeit, beobachtete das politische Geschehen mit kritischen Augen. Diese skeptische Haltung wurde ihm dann später zum Verhängnis, bis zu seinem Tod rankten sich viele offene Fragen.

In meinem ersten Werk schilderte ich die offizielle Version über die Verhaftung Canaris und seinen späteren Tod, viele Autoren und Experten vertreten jedoch die Meinung, daß es sich bei dem angeblichen Hochverrat nur um eine gut eingefädelte Täuschungsaktion handelte.

So zu lesen im Buch, „das deutsche Ufo Phänomen“ Causa Nostra Verlag [Wilhelm Walter Canaris – Geboren am 1. Jänner 1887 in Aplerbeck, Kreis Dortmund, ins Unbekannte eingegangen am 9. April 1945 im Konzentrationslager Flossenbürg. Dazwischen lag ein Leben voll von ungeklärter, zwielichtiger Konzeption, wie es nur das der großen Initiierten oftmals sein kann, ja sein muß.

Als Admiral und deutscher Offizier stand er an der Spitze einer gigantischen Organisation, die unter dem Namen <<Abwehr>> zum geschichtsbildenden Faktor der Zeit des Zweiten Weltkrieges wurde.

Er wuchs jedoch weit über sie hinaus. Für ihn war diese Organisation Vorhof für manchen Vertrauten, den er in eine ganz andere Aufgabe einführen wollte. Man hat versucht, diese Aufgabe als „Weltorganisation deutscher Einflüsse“ zu definieren. Sie war und ist mehr als das. Canaris war ein geschichtliches Regulativ, das sich weder der NS-Aggression, noch der Widerstandsleistung ganz verschreiben konnte.

Deshalb gilt er vielfach nach beiden Seiten als Verräter. Er war es nicht, denn er diente der unbekannten, übergeordneten Aufga-

be. Er war das, was Dr. H. Fritsche vielleicht als <<merlineske>> Persönlichkeit bezeichnen würde. Sein Abtritt von der profanen Weltbühne fügt sich harmonisch in dieses Bild. Wir wissen nicht, welchen Mysterien Canaris angehörte, aber wir fühlen und erkennen ihn als einen der größten Realesoteriker unseres Jahrhunderts. Wir verspüren sein Genie und sein legendäres Schnelldenken an allen Ecken und Enden unserer Gegenwart. Es liegt etwas von seinem feinen, sensiblen Humor in der Luft.

Wir entbieten ihm, der unserer Zeit so sehr das Siegel seiner Persönlichkeit aufzudrücken vermag, unseren Gruß: Möge dir die schwarze Sonne noch lange leuchten.

Admiral Canaris, Chef der Abwehr, hatte weltweit Verbindungsleute. Selbst Mitarbeiter aus den Geheimdiensten der USA und England spielten ihm Informationen zu.

Welchen Sinn aber hätte die Verbreitung des Gerüchtes über seine Verhaftung haben sollen?

Sollten Canaris' strategische Kriegsoperationen verschleiert werden?

Ein Staatsverräter, als der er ja nun einmal beschuldigt wurde, konnte für England oder USA ja nur uninteressant gewesen sein, wer sucht schon nach einem „Rebell gegen Hitler“ oder vielleicht sogar einem toten Mann?

Sollte Canaris wirklich untergetaucht sein, muß die obere NS-Regierung über die Pläne Canaris-Vril-Thule-Netzwerk informiert gewesen sein. Doch taten sie es wirklich?

Canaris arbeitete aktiv an dem Z-Plan, eine Aufstellung des deutschen Volkes in der Zukunft. Natürlich beinhaltete der Z-Plan auch Informationen über die Vril- und Thule-Gesellschaft. (Wie im Buch „Verschwiegene Existenz“ bekannt, begrüßte Maria Orsic die Aufstellung eines Z-Planes. Ein enger Kreis aus auserwählten Vril- und Thule-Mitgliedern sollte im Falle einer Kapitulation alle restlichen Flugscheiben, samt Pläne, auf geheimen Stützpunkten verstecken). Fälschlicherweise wurde der Z-Plan in der

Pseudogesichtsliteratur oft mit dem Flottenrüstungsplan der Marine verwechselt. Sicher beinhaltete Canaris' Z-Plan auch eine Aufstellung der Marine-Abwehr, besonders der U-Boot-Flotte, die sich unmittelbar vor Kriegsende auf dem Weg nach Neuschwabenland (Antarktis) machten.

Wäre Canaris wirklich nicht in Gefangenschaft genommen worden, dann müßte Hitler über die Flugscheibenpläne informiert gewesen sein. Doch die Recherche hat ergeben, daß Hitler der Letzte war, der von all dem je eine Ahnung hatte.

Himmler verhielt sich gegenüber Hitler sehr bedeckt und Canaris schwieg ebenfalls, er traute selbst den engsten Beratern um den Führer nicht (Canaris hielt einige sogar für russische Spione). Außerdem beobachtete Canaris mit großer Skepsis die Politik Hitlers, die er nicht wirklich befürwortete, dazu ein Auszug aus dem Buch „Adolf Hitler“ von John Toland, Seite 581 ff

[...Zwei Tage später sagte der sowjetische Botschafter Masiki dem endlichen Außenminister, die deutsche Politik bestehe zu wenigstens fünfzig Prozent aus Bluff und die Unentschlossenheit der Franzosen und Briten bedeutete eine echte Gefahr für den Frieden, denn sie vermittele den Eindruck der innen- und außenpolitischen Stärke Deutschlands. Am folgenden Nachmittag verstärkte sich der politische Druck, der auf die Briten ausgeübt wurde, durch den Vortrag eines Großgrundbesitzers aus Pommern. Ewald von Kleist Schmenzin, ein Nachkomme des großen Dichters und überzeugter Monarchist, war schon lange ein Gegner Hitlers. Mit einem von Admiral Canaris beschafften Paß war er als Vertreter der gemäßigten Mitglieder des deutschen Generalstabs nach England gekommen, um Hitlers Aggressionspolitik einen Schlag zu versetzen. Am späten Nachmittag führte er mit Sir Robert Vansittard, dem wichtigsten diplomatischen Berater von Lord Halifax, ein Gespräch. Kleist begann mit der nüchternen Feststellung, daß der Krieg unvermeidlich sei, wenn die Briten nicht etwas dagegen unternähmen. Er sagte, in Deutschland gäbe

es nur einen einzigen wirklichen Extremisten. „Hitler hat diesen Entschluß alleine gefaßt. Alle Generäle in der deutschen Armee, mit denen ich befreundet bin, wissen es, aber nur sie allein wissen es mit Sicherheit und kennen das Datum, ab dem die Bombe platzen soll.“

„Glauben Sie, daß Leute wie Goebbels und Himmler, Hitler nicht auch in diese Richtung treiben?“

„Ich wiederhole, sie haben nichts zu sagen. Hitler hat den Entschluß selbst gefaßt. Alle Generäle seien entschieden gegen den Krieg, sie werden aber nicht die Macht haben, ihn zu vermeiden, wenn sie nicht vom Ausland ermutigt werden und Hilfe bekommen. Wie ich ihnen schon gesagt habe, sie kennen den Zeitpunkt und werden sich gezwungen sehen, zu diesem Zeitpunkt zu marschieren.“

Als Kleist nach dem Datum gefragt wurde, lachte er. „Aber Sie kennen es doch“, sagte er und es verging einige Zeit, bis er sich überzeugen ließ, daß die britischen Politiker über diese Information nicht verfügten. „Nach dem 27. September wird es zu spät sein“, erklärte er; bis Mitte September müsse das Unternehmen verhindert werden. Hitler müsse überzeugt werden, daß England und Frankreich es ernst meinten. Ein führender britischer Staatsmann sollte eine an die deutsche Öffentlichkeit gerichtete Rede halten und darin über die Schrecken eines Krieges sprechen.

Vansittard setzte sich sofort hin und verfaßte einen detaillierten Bericht über das Gespräch mit Chamberlain.

Dieser war jedoch so überzeugt von der Richtigkeit seiner Beschwichtigungspolitik, daß er Kleist nicht ernst nehmen wollte. Seine Haltung wurde am folgenden Tag durch ein Telegramm Hedersons aus Berlin gestützt. (Canaris' Haltung war eindeutig, er traute niemandem. Anmerkung Autor). Nach Auffassung des Botschafters lag die Hauptgefahr nicht bei Hitler selbst, der jetzt alles verlieren könnte, sondern bei den Kräften, die für den Krieg arbeiteten, nämlich bei den deutschen und tschechischen Extre-

misten, bei den Kommunisten und anderen Einflüssen, sowie dem Haß gegen den Nationalsozialismus im ganzen Ausland. Er gab London den Rat, Herrn Hitler nicht in eine Lage zu treiben, in der sein Prestige aufs Spiel gesetzt wird und er sich gezwungen sehen würde, den Extremisten nachzugeben.

Kleist war der Wahrheit viel näher. In Deutschland war Hitler von Kräften umgeben, die seiner politischen Linie nicht zustimmten. Die Generäle hatten sich von seinen Argumenten noch nicht überzeugen lassen. Der Energische unter ihnen, Beck, bot noch einmal seinen Rücktritt an, und als Brauchitsch das Angebot ablehnte, weigerte er sich, länger im Dienst zu bleiben. Hitler löste das Problem, nahm das Rücktrittsgesuch an und befahl Beck, es vor der Öffentlichkeit aus außenpolitischen Gründen geheim zu halten. Als loyaler Deutscher stimmte Beck zu, unterstütze aber auch weiterhin die Gruppe von Hitlergruppen, die im Geheimen planten, ihn festzunehmen, wenn er den Alarmbefehl für den Fall „Grün“ geben sollte. Nur selten in der Geschichte haben so viele führende Militärs und Zivilisten sich verschworen, eine Regierung mit Gewalt zu stürzen. Zu den Verschwörern gehörte General Erwin von Witzleben, der Befehlshaber des Wehrkreises Berlin, Admiral Canaris, der den Paß für Kleist besorgt hatte, der ehemalige Chef der Heeresleitung, Generaloberst Kurt von Hammerstein Equord und General Franz Halder, der Beck als Chef des Generalstabes abgelöst hatte. Der Letztere schickte einen zweiten geheimen Unterhändler nach London, der den Auftrag hatte, Kleists Warnung zu wiederholen- wieder ohne Erfolg. An der Verschwörung waren außerdem Hjalmar Schacht und viele andere Zivilisten, unter ihnen der älteste Sohn von Professor Karl Haushofer und andere hohe Beamte im Außenministerium, wie Theodor Kordt beteiligt, der Geschichten über Hitler und Ribbentrop unter ausländischen Diplomaten verbreitete.

Wenn nun auch Karl Haushofer, bzw. dessen Sohn bereits über einen möglichen Ausbruch des Krieges warnte, wußten alle Be-

teiligten dieses Komplotts, daß der Krieg in einer Katastrophe enden würde.

Da Haushofer, wie auch Canaris, zum engen Kreis des Vril- bzw. Thule-Ordens gehörten, liegt die Vermutung nahe, daß innerhalb der Kreise bereits über ein bevorstehende Kriegs-Ende gesprochen wurde. Canaris handelte klug und informierte die Vril-Gesellschaft über den Z-Plan.

Eines steht fest: Allein Hitler hatte die Befehle in der Hand und konnte entscheiden, ob Canaris wirklich in Gefangenschaft kam, bzw. später zum Tode verurteilt wurde. Vielleicht verhalfen Parteiführer wie Himmler zu einer möglichen Flucht und ließen Hitler in Unkenntnis darüber, weil er den Haftbefehl gegen Canaris keinesfalls zurückgenommen hätte.

Dank Wilhelm Canaris konnten die meisten Flugscheiben fertiggestellt werden. Die Rohstoffversorgung über die Schweiz und Italien blieb bis zum Ende geheim und Maria Orsic konnte ihr „Visionäres Ziel“ fast vollenden. Erst kürzlich wurde folgende Information veröffentlicht:

Canaris gelang die Flucht, der viel verbreitete Mythos, daß der Admiral mit einer B-24 im April 1945 nach Uruguay gebracht wurde, scheint sich zu bestätigen. Dazu wurden jetzt zwei Fotos im Netz veröffentlicht. Sie zeigen Wrackteile der besagten Maschine. Nachdem die Mission erfolgreich abgeschlossen wurde, reichte der Treibstoff jedoch nicht mehr aus, um die Maschine wieder zurück nach Deutschland zu fliegen. Auch der einzige Geheimflughafen in Argentinien konnte nicht angefliegen werden. Dem Geheimdienst blieb also keine andere Wahl, als die Maschine in einer Bucht in Montevideo zu versenken. Taucher haben das Wrack nun erstmals fotografiert und tatsächlich könnte die besagte Maschine sein, mit dem Canaris die Flucht gelungen ist.

Das Geheimnis von Hans Kammler

Noch rätselhafter wirkt dagegen die Rolle des Generaloberst Hans Kammler. Er allein trug die Verantwortung für unzählige Geheimbauten der SS. Wie gelang Kammler der schnelle Aufstieg? Wieso übertrug man einem Menschen soviel Macht?

Warum ist bis heute seine Biografie verschleiert?

In einer der besten Adressen Wiens, Naglergasse 1 hat sich die SS-Sonderinspektion IV vom General der Waffen SS, Hans Kammler, niedergelassen. Daß bis heute wenig über diese Person bekannt ist, liegt vielleicht auch daran, welche Aufgaben Kammler zu jener Zeit zugeteilt wurden. Alle seine Projekte unterlagen der strengsten Geheimhaltung, selbst der Reichsführer hatte viel später von so manchen Projekten erfahren. Doch erst einmal zu seinem Steckbrief:

Kammler, geboren am 26. August 1901 in Stettin, arbeitete sich innerhalb der NS-Zeit schnell nach oben. Zu seinen Hauptaufgaben zählten die Leitung der SS-Amtsgruppe C „(Bauwesen), Leitung des „SS Sonderstabes“, er war „Reichssonderbevollmächtigter der Raketenwaffen und TL Jäger „Beauftragter für Baufragen der Fertigung“ im „Sonderausschuß A4“ (A4 = V2), „Baubeauftragter des Reichsführers-SS beim Reichsminister für Bewaffnung und Kriegsproduktion, Jägerstab“, Leiter des V-1 Einsatzes gegen London, Aufbau der SS-Denkfabrik in Pilsen - „Skodawerke“. Allein die Tatsache, daß Himmler dem Generaloberst viel anvertraute, ebnete ihm den Weg zu seiner steilen Karriere. Himmler hielt Vorsprache bei Hitler, um Gelder für Kammlers neue Bunker- und Geheim-Anlagen zu beantragen. Seine Bauprojekte erstreckten sich auf mehreren Bundesländer in Deutschland. Als bekanntestes Bauvorhaben gilt sicherlich „Jonastal“ und „Der Riese“ auf die ich noch ausführlich eingehe. In der allgemeinen „Pseudo-Geschichtsliteratur“ der Gegenwart wird natürlich immer wieder auf die Gräueltaten der Nazis hingewiesen und Kammler als einer

der größten Kriegsverbrecher bezeichnet. Merkwürdig nur, daß die Siegermächte den „gefährlichsten“ SS-General nicht offiziell ermitteln ließen.

Der US-Geheimdienst suchte Kammler mehrere Jahre in Südamerika, mit dem Ziel, den Mann „lebend“ zu verhaften, alle Ermittlungen waren streng geheim. Verfügte Kammler womöglich über ein „Wissen“, das sowohl für Rußland als auch für die USA interessant gewesen sein könnte?

Um die Antwort gleich vorwegzunehmen: ja, er hatte es, nicht zuletzt weil er im engen Kontakt zur Vrile- und Thule- Gesellschaft stand. Er allein übernahm die Verantwortung für die unterirdischen Anlagen der Thule- Flugscheibenproduktionsstätte in Brandenburg, Thüringen und der Testflug-Anlage im Eulengebirge. Außerdem leitete er die Projekte V-1 und V-2, die auf Wunsch Hitlers besondere Priorität hatten. Die Liste seiner geheimen Projekte zeigt nur allzusehr, mit wem man es hier zu tun hatte und warum Kammler vermutlich später auch untertauchen mußte. Neben den Technologien der Flugscheiben, die im ersten Buch ausführlich beschrieben wurden, leitete Kammler eine Abteilung, die sich unter dem Deckmantel der SS zur Optimierung der Antigravitation beschäftigte. Erinnern Sie sich im ersten Buch, die Flugscheibentechnologie der RFZ-1 und RFZ-2, sowie der Vrile 1-Haunebu(rg)-1 war bei weitem noch nicht so ausgereift um mit den Flugobjekten ins All zu starten. Innerhalb dieser Erprobungsflüge wurde das Projekt „Die Glocke“ ins Leben gerufen, die auf besonderen Wunsch Kammlers Erstaunliches bezwecken sollte.

Das Projekt „Die Glocke“

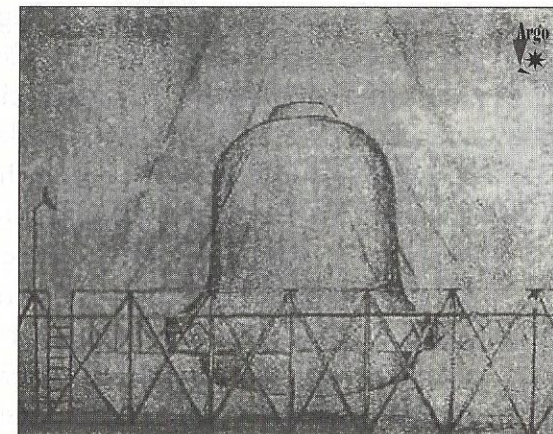
Die Glocke zählt neben den Thule- und Vrile-Flugscheiben sicher zu den bestgehüteten Geheimnissen jener Zeit. Der Autor Nick Cook berichtete in seinem Buch „Die Jagd nach Zero Point“ erstmals öffentlich über das Forschungsprojekt „Die Glocke“.

Aus den Geheimarchiven der SS und teilweise auch aus tschechischen Kriegsarchiven ist bekannt, daß es sich um einen 3 Meter im Durchmesser und 4 Meter hohen metallischen Gegenstand handelte. Die Form dieses Objekts erinnert an einer Glocke, folglich lautete auch dessen Codename „Die Glocke“. Im Inneren rotierten zwei Zylinder in einer Flüssigkeit namens „Xerum 525“.

Diese hoch radioaktive Substanz war der eigentliche Kern der Mechanik. Die Rotation der Zylinder, bei Freigabe dieser Flüssigkeit sorgte für eine Veränderung der Feldstärke innerhalb der „Glocke“.

Die Aufhebung der Gravitation verlief allerdings nicht ohne Probleme. Anfängliche Experimente forderten sogar Todesopfer. Ein Wissenschaftler des SS-Geheimlabors starb innerhalb von Minuten, als er sich in den Hohlkörper der Glocke setzte.

Alle Lebewesen, die sich dem „Antigravitationsfeld“ aussetzen, zersetzen sich in eine schwarze „Schmiere“, die jedoch keinen Verwesungsgeruch auslöste. Kammler soll bei jedem dieser Experimente vor Ort gewesen sein und forderte brauchbare Resultate. Auch die Umgebung der „Glocke“ reagierte auf die er-



zeugte Feldstärke. Techniker, die sich mehrere Meter weit vom Objekt aufhielten, berichteten von Metallgeschmack in ihrem Mund. Gummimatten oder die Fugenmasse zwischen den einzelnen Keramik-Kacheln an den Wänden verflüssigten sich. Auf Anraten Kammlers wurde das Geheimlabor später entsprechend umgebaut. Wie weit die Ergebnisse kurz vor Kriegsende vorangeschritten waren, läßt sich heute nicht mehr eindeutig ermitteln. Kammler ließ die Glocke in einem U-Boot Richtung „Neuschwan-Land“ verfrachten und flüchtete schließlich selbst.

Wie im ersten Buch beschrieben, trafen sich Thule- und Vril-Mitglieder kurz vor Kriegsende mit den oberen Regierungsmitgliedern. Ziel des Gespräches waren mögliche Fluchtpläne der letzten „Reichsdeutschen“. Kammler soll sich zu diesem Zeitpunkt allerdings schon am Bord der Haunebu befunden haben. Reiste er mit Maria Orsic zum Mars, um später vielleicht nach Aldebaran aufzubrechen?

Reichsleiter Marin Bormann erteilte zuletzt den Evakuierungsbefehl an alle hohen Parteifunktionäre, somit auch für Hitler.

Xerum 525

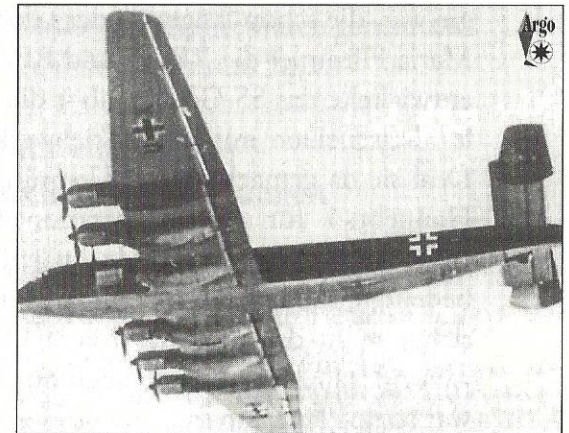
Wie schon angedeutet, soll die Glocke dank der radioaktiven Substanz Xerum 525 in der Lage gewesen, die Feldstärke auf massive Art und Weise zu verändern. Welches Geheimnis steckt hinter der Wunderflüssigkeit aus Kammlers Geheimlabor?

Ziel der Glocke war natürlich zum einen, die Verbesserung der Thule Flugscheiben-Triebwerke.

Die Glocke sollte aber auch die Flugleistung von konventionellen Düsenflugzeugen verbessern und gleichzeitig als neue abschreckende Waffe dienen. Sicherlich versuchte Kammler, die Gravitation eines Menschen selbst aufzuheben und ohne den Bau großer Flugscheiben zu ermöglichen.

Die Berichte vom metallischen Geschmack im Mund, wie auch

der Zerfall von Lebewesen ohne Verwesungsprozess deutet auf eine Gravitationsveränderung hin, in der modernen Physik könnte der Zerfall auf einen fehlgeschlagenen Teleportationsversuch hinweisen. Der Körper, bzw. die Atome wurden in ihrer Struktur verändert und konnten nicht mehr in die Ausgangsstruktur zurückgesetzt werden. Versuchte die SS ein Beam-Gerät zu entwickeln?



JU-390

Die Flucht mit der Ju-390

Der SS-General Jakob Sporrenberg wurde nach Kriegsende festgenommen und berichtete, daß er die „Glocke“ in Sicherheit bringen mußte. Seinen Aussagen zufolge wurden vorzugsweise Tiere für das Experiment mißbraucht.

Das Blut der Tiere hätte sich kristallisiert und die Wissenschaftler, die am Projekt arbeiteten, litten unter Schlafstörung und Gedächtnisverlust. Seinen Berichten zufolge soll es sich bei der Glocke viel mehr als nur ein Antigravitations-Experiment handeln, es sollte eine Art „Sternentor“ werden, das es ermöglichte, in andere Zeiten zu reisen.

Ich stellte mir natürlich die Frage, ob Maria Orsic von diesen Plänen unterrichtet war und wie die SS über das technische Wissen verfügte, um so eine Maschine zu bauen?

Die Glocke hatte rein von technischen Verständnis her große Ähnlichkeit mit der „Jenseitsflugmaschine“. Könnte es nicht sein, daß die Glocke vielmehr die Optimierung einer Vril- Technolo-

gie war, die schon lange vor der Glocke existierte? Immerhin bot Maria Himmler die RFZ-1 und RFZ-2 zum Kauf an und daraus entwickelte das SS-Geheimlabor die Glocke, bzw. auch die Thule Flugscheiben mit ihren Triebwerken. Wußte Maria, welchen Deal sie da gemacht hatte? Ursprünglich sollte die RFZ- 2 bzw. Haunebu-1 für Abwehroperationen eingesetzt werden, dieser Plan wurde aufgegeben. Jede zusätzliche Last durch Bomben etc. bedeutete starke Einschränkung in der Steuerung, das wäre auch sicher nicht das Ziel, das Maria Orsic damit erreichen wollte, Kammler hielt sie deshalb auch nur bedingt auf dem Laufenden, was seine Pläne anging.

Kammler war zurecht eine interessante Person, sein plötzliches Verschwinden könnte auf eine mögliche Flucht zum Planetensystem Aldebaran hinweisen.

Allerdings existiert auch die Theorie, daß Kammler ein Fluchtversuch mit der JU290 bzw. JU390 gelungen ist.

Bormann arbeitete mit Hitler einen Evakuierungsplan aus. Kein anderer außer Kammler selbst sollte Deutschland verlassen, so tauchte ein Dokument der SS mit der Aufschrift „Geheim“ auf (Nachzulesen im Buch Zero Point S. 246). In diesem Schriftstück finden sich keine Namen, nur Flugpläne mit Zielorten. Natürlich könnte man darüber spekulieren, ob Kammler nicht einfach mit einer eher „primitiven“ JU nach Südamerika floh, was uns sehr an die Flucht von Canaris erinnert. Himmler erteilte beiden die Erlaubnis das Land zu verlassen. Doch beide wußten auch von der Existenz der „modernen“ Flugscheiben, die eine wesentlich komfortablere Reisemöglichkeit boten. In Südamerika wurde Kammler jedenfalls nicht mehr gesehen, was also gegen den Fluchtversuch mit der JU sprechen könnte. Die Tatsache, das Himmler beiden (Canaris und Kammler) ein Flugzeug zu Verfügung stellte ist eher fraglich. Schließlich wurden die wenigen Flugzeuge für Truppentransporte benötigt.

Was nun letztendlich stimmt, wissen wir nicht und kann hiermit

sicher nicht geklärt werden. Kammlers Projekte waren geheimnisvolle Vorhaben, die unserer Technik weit voraus lagen.

Mehr als nur ein Mythos- über die technischen Entwicklungen

Schauen wir uns nun einige technische Details der Flugscheibenforschung an. Mögen diese Fakten vielleicht absurd erscheinen, sind einige Angaben zu genau, als würde sie sich irgendjemand ausdenken können. Geschweige denn, daß der Verfasser über umfangreiche Kenntnisse in Physik und Mechanik verfügt.

Die Vril-1

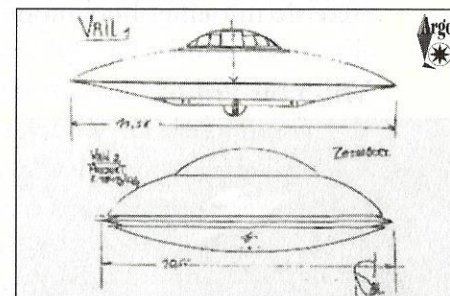
Nach dem Erfolg der kleinen RFZ 2, die später als Fernaufklärer verkauft wurde, entwickelte die Vril-Gesellschaft die erste richtige „Flugscheibe“.

Ende 1942 flog die leicht bewaffnete Vril-1 über das Testgelände von Brandenburg. Im Thule-Kreis wurde die Flugscheibe als „Vril-Jäger“ bezeichnet. Sie hatte einen Durchmesser von 11,50 Meter, angetrieben wurde das Flugobjekt mit einem Schumann-Levitations-Antrieb mit „Magnet-Impuls-Steuerung“.

Im Gegensatz zur RFZ konnte der Pilot in einem bequemen Sitz die Flugscheibe steuern. Auch die Geschwindigkeit war beachtlich, sie erreichte beim ersten Testflug bis zu 12.000 km/h.

Flugänderungen konnten im rechten Winkel vollzogen werden, ohne daß der Pilot in der Kanzel durchgerüttelt wurde, wie es bei den ersten RFZ-Scheiben der Fall gewesen ist.

Wetterunabhängig erreichte die Vril-1 absolute Weltraumtaug-



Technische Zeichnung einer Vril-1.

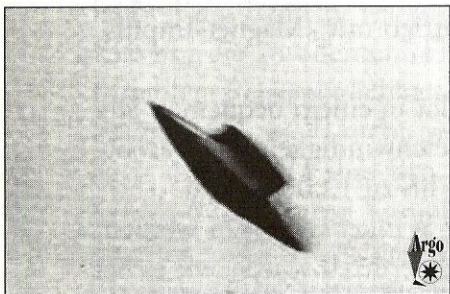
lichkeit, die „Antriebstechnischen-Werkstätten“ bauten insgesamt 17 Stück dieses Vorreitermodells. In der Serienproduktion wurde die Vrill-1 allerdings mit einem Zweisitzer ausgestattet und die Kanzel komplett mit Glas verkleidet. Laut Pilotenaussage, handelte es sich um ein sehr komfortables Flugobjekt.

Die Vrill-2

Das Projekt Vrill-2 geriet durch Rohstoffengpässe ins Stocken. Die Flugscheibe ist im Gegensatz zum Vorgänger etwas kleiner im Durchmesser (10,56 Meter).

Die Thule-Gesellschaft bzw. die Waffen-SS, kaufte auch dieses Modell ab und taufte die Flugscheibe in „Zerstörer“ um und rüstete sie mit einer hochmodernen Waffentechnologie aus.

Vrill-3 bis Vrill-6



Die Vrill-Flugscheiben 3 und 4.

Danach passierte einiges in den „Antriebstechnischen Werkstätten“. Es wurden immer neuere Modelle entwickelt, Schumann optimierte die Antriebstechnologie, der Durchbruch einer Flugscheibe mit Überlichtgeschwindigkeit stand unmittelbar bevor. Technische Details über die Flugscheiben dieser Baureihe sind heute leider nicht mehr auffindbar. Nur einige Bilder sind heute noch erhalten geblieben, sie zeigen die Modelle Vrill-3 und Vrill-4.

Die Vrill-7

Mit dem Bau der Vrill-7 gelang die erfolgreiche Umsetzung eines interstellaren Flugraumschiffs, mit absoluter Weltraumtauglichkeit. Überlieferten Angaben zufolge handelte es sich bei der Vrill-7 um eine 45 Meter breite und 15 Metern hohe Flugscheibe.

Die Passagiere konnten über eine Dachluke in das Innere der Flugscheibe einsteigen. Die Pilotenkanzel hatte mehrere Sichtfenster.

Angetrieben wurde die Vrill-7 mit dem Schuman-Levitations Antrieb E-24 V und einer Y Schwing-Glocke.

Die Steuerung, ein klassischer Magnet-Feld-Impulser 4a, ermöglichte die Geschwindigkeit von bis zu 300 000 km/h pro Sekunde, also eine „Fast-Lichtgeschwindigkeit“. Befand sich die Vrill-7 in einem Dimensionskanal, flog sie sogar die dreifache Lichtgeschwindigkeit von sage und schreibe 900.000 km/h. Die Vrill-7 war so konzipiert, daß die Reichweite unbegrenzt war. Das Flugobjekt hatte ein eigenes Abwehrsystem, das jedoch primitiv ausgestattet war. Mehrere Maschinengewehre mit 660 Schuß, die Vorrichtung einer KSK (Kraftstrahlenkanone), war zwar am unteren Teil der Flugscheibe vormontiert, allerdings ohne der eigentlichen KSK. Vielleicht deswegen, weil Maria große Bedenken gegenüber dieser gefährlichen Strahlenkanone äußerte.

Die Vrill-Odin/Vrill-8 oder Vrill-7b

Erinnern wir uns, bei der Vrill Odin handelte es sich um eine verbesserte Variante des Prototyps Vrill-7, die nach dem ersten Dimensionsflug ziemlich ramponiert auf die Erde zurückkehrte. Inwieweit sich die Vrill-Odin von der Vrill-7 unterschied, wird hier kurz beschrieben.

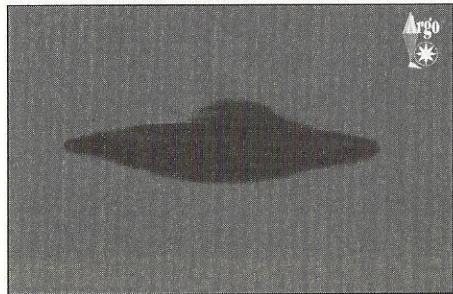
Durchmesser ähnlich der Vrill-7, 45 Meter, allerdings etwas höher als das Vorgängermodell 22,50 Meter.

Schuman-Levitationsantrieb E-24 V. mit Y-Schwing Glocke. Die Steuerung entspricht der Vrill-7, jedoch umschaltbar auf einen



Thule- Tachyonator 7c, der bereits in der Haunebu-II erfolgreich erprobt wurde. Geschwindigkeit und Reichweite entsprechen auch den Werten des Vorgängers, diesmal allerdings wurde eine KSK am unteren Teil des Flugschiffes anmontiert. 28 Personen fanden am Bord der Vrill-Odin Platz, zu ihrer wichtigsten Mission zählte sicher der Flug zum Planetensystem Aldebaran. Flugkapitänin Sigrun von Entsetten übernahm das Kommando für den dreiwöchigen Flug.

Die Vrill-9



Die Vrill Odin kurz nach dem Start zum Planet Aldebaran. Zeigt diese Aufnahme wirklich eine Vrill-9?

Und nun kommen wir in einen Bereich der Spekulationen. Bisher wurde angenommen, daß das Nachfolgeprojekt Vrill-9 nur auf dem Papier existierte. Aufgrund des platzraubenden Vrill-Triebwerks aber nicht realisiert wurde. Es sollte die schnellste und größte Flugscheibe ihrer Art werden, mit einem Gesamtdurchmesser von über 30 Metern. In jüngerer Zeit

jedoch tauchten Fotos auf, die angeblich eine Vrill-9 zeigen. Wurde das Projekt nach Kriegsende vielleicht doch noch realisiert? Wenn ja durch wen?

Auf den technischen Plänen wurde die Vrill-9 als „All-Jäger“ bezeichnet, vielleicht handelte es sich um eine Superflugscheibe, die

sich gegen feindliche Raumschiffe verteidigen konnte. Wer wollte die Flugscheiben im All angreifen? Diese Frage bleibt unbeantwortet, allein die Tatsache, daß dieses Modell realisiert wurde, beweist, daß die Vrill-Gesellschaft auch nach Kriegsende aktiv war und vielleicht sogar bis heute noch ist.



Eventuell Aufnahme eines Geräts Vrill 9, im Vordergrund offenbar eine Fw 190. Ob dieses Bild als echtes Foto aus der Zeit zu werten ist, läßt sich schwerlich sagen, wir nehmen es mit Vorsicht.

Alle Vrill-Flugscheiben in einer Übersicht:

- Vrill 1 „Jäger“, 1941, 17 Stück produziert
- Vrill 2 „Zerstörer“
- Vrill 3, ein Prototyp fertiggestellt.
- Vrill 4, ein Prototyp fertiggestellt.
- Vrill 5, ein Prototyp fertiggestellt.
- Vrill 6, zwei Prototypen fertiggestellt.
- Vrill 7 „Geist“, 1944,
- Vrill 8 „Odin“, 1945
- Vrill 9 „Alljäger“, falls fertiggestellt, dann nach 1945.
- Vrill 10 „Fledermaus“, geplant, aber nicht fertiggestellt.
- Vrill 11 „Teufel“, geplant, aber nicht fertiggestellt.
- Andromeda-Fluggerät, geplant und in den 50'er Jahren fertiggestellt.

Technische-Entwicklungen der THULE-Gesellschaft

Alle nachfolgenden Projekte wurden von der SS Entwicklungsstelle IV realisiert. Dabei handelte es sich nicht nur um Flugscheiben, sondern auch um Entwicklungen „geheimer Waffentechnologien“.

Betreut wurden die Projekte vor allem von Hans Kammler und Himmler. Adolf Hitler selbst erfuhr erst später von den meisten Forschungsarbeiten.

Die Haunebu-1

Die Haunebu-1 wurde ursprünglich in den „Antriebstechnischen Werkstätten“ entwickelt, die technische Abteilung der SS optimierte den Antriebsmotor. Haunebu-1 flog im Jahre 1943 insgesamt 53 Testflüge. Insgesamt wurden zwei dieser Fernaufklärer produziert.

Zu den technischen Details:

Bau-Typ: mittelschwerer Flugkreisel.

Sie hatte einen Durchmesser von 24,95 Meter. Angetrieben wurde der Flugkreisel mit einem neuen Thule-Tachyonator, Bau-Reihe 7b. Der Antriebsmotor war gegenüber dem Schumann-Levitations-Antrieb kompakter, dadurch konnte die Haunebu-1 bis zu acht Mann Besatzung aufnehmen, bei gleicher Vril-1-Bauweise. Die Steuerung ähnlich der des Vorgängermodells Vril-1: Magnetfeld-Impulser 4. Auch die restlichen Daten waren beachtlich: Geschwindigkeit: 4800 km/h (rechnerisch bis 17000 km/h)

Reichweite: Flugzeit 18 Stunden

Bewaffnung: 2 Stck. 8mm KSK in Drehturm

4 Stck. MK 8 starr in Flugrichtung

Außenpanzerung: Doppel-Victalon

Weltallfähigkeit: 60%

Stillschwebefähigkeit: für 8 Min.

Allwetterfähig, Tag- und Nachtflug geeignet.

Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 60%

Die Haunebu-2

Kurz nach Fertigstellung der Haunebu-1 wurde das zweite Flugscheibenmodell bereits entwickelt. (Der Name wurde nicht willkürlich gewählt, sondern verrät die Herkunft der „Antriebstechnischen Werkstätten“. Der Firmensitz befand sich unmittelbar in der Nähe des Flusses „Haune“. Fortan wurden die Vril-Flugscheiben in Haunebuos oder Hauneburg umbenannt. Der endgültige Name Haunebu ohne „o“ oder „rg“ wurde erst nach Fertigstellung der Haunebu-2 verwendet. Der Name Hauneburg stammt aus der nordischen Mythologie und heißt der „Unbesiegbare“) Im Dezember 1942 war die Technik ausgereift und Haunebu-2 startete zum „Erprobungsflug“.

Die technischen Details in Kurzfassung:

Durchmesser 32 Meter und eine Höhe zwischen 9 und 11 Metern. Insgesamt konnten bis zu 20 Personen an Bord genommen werden, die Haunebu-2 galt aus diesem Grunde als Vorreitermodell der geplanten „Großraumflugscheibe“. Ihre Fluggeschwindigkeit lag bei 6.000 km/h mit absoluter Weltraumtauglichkeit. Der Thule-Tachyonator ermöglichte eine Reichweite von bis zu 55 Flugstunden. Insgesamt wurden sieben dieser Flugscheiben produziert und galten mit den 106 Testflügen als die sicherste Flugscheiben zu dieser Zeit. Von diesem Zeitpunkt an, waren die Thule-Flugscheiben den Vril-Flugscheiben überlegen und mit der geplanten Haunebu-3 kaum noch einzuholen. Was sich mit dem Bau der Vril-7 bzw. der Vril-Odin änderte.

Die Haunebu(rg)-3

Sie zählte sicher zum Prunkstück aller Flugscheiben. Mit einem Durchmesser von 71 Metern handelte es sich hier nicht mehr um eine herkömmlich Flugscheibe. Es war die erste interstellare „Großraum-Flugscheibe“. 32 Personen hatten bequem Platz und konnte bei einer Flugleistung von bis zu 8 Wochen an die Grenzen unseres Sonnensystems fliegen. Ihre Geschwindigkeit war ebenfalls bemerkenswert, laut neuer Recherchen erreichte sie 40.000 km/h.

Aufgrund des enormen Arbeitsaufwands konnte nur ein Prototyp davon fertiggestellt werden. Ihr größte Mission war der Flug zum Planeten Mars (siehe Verschwiegene Existenz Band 1).

Die Donar-Kanone

Die Bewaffnung der Vril Odin beruhte auf einem speziellen Verfahren, das ich hier kurz wieder geben möchte, dem Donar-Strahlen-Verfahren. Acht-Waffenrohre werden gebündelt zu einem Hauptrohr, die beim Abfeuern zweimal vier Kraftstrahlen in das Hauptrohr leiten. Diese enorme Energie rüttelte selbst die Flugscheibe für wenige Sekunden kräftig durch, was sich als großer Nachteil herausstellte.

Die Manövrierfähigkeit der Flugscheibe wurde während dieser Entladung nahezu unmöglich. Nach der erfolgten Strahlenentladung brauchte diese Mörderwaffe einige Sekunden um die Energie aufs Neue zu bündeln. Trotzdem wurde die Donar-Strahlenkanone (Kurz auch KSK genannt, Kraft-Strahlen-Kanone) an der Vril-Odin montiert. Sie sollte bei einem Ausflug ins All Asteroiden oder kleine Gesteinsbrocken abschießen, wenn diese sich gefährlich nahe auf die Flugscheibe zubewegten. Zum richtigen Einsatz kam die KSK im Gebiet Neuschwabenland (Antarktis), hier wurde die Waffe an einem drehbaren Stativ fest installiert.

Entwicklungen der Industrie

Neben Thule und Vril arbeiteten noch andere Firmen an Flugscheibenmodellen. Kommen wir nun zu den wichtigsten Entwicklungen.

Als Hitler von den Flugscheibenforschungen erfuhr, hoffte er, mit der „Wunderwaffe“ den Krieg doch noch für sich zu gewinnen. Leider reichte die Anzahl der zur Verfügung stehenden Flugscheiben nicht aus, um wirkliche „Flugscheiben-Angriffe“ zu realisieren. Vor allem die kleineren Modelle konnten aufgrund des relativ hohen Eigengewichts keine Abwehrgeschütze mit an Bord nehmen. Eine Ausschreibung an alle wichtigen Industriefirmen sollte die Flugscheiben Produktion vorantreiben. Dornier, Junkers und BMW beteiligten sich an dem Flugscheiben-Wettbewerb.

Die Do-Stra

Die Abkürzung steht für Dornier-Stratosphären-Flugzeug, eine weltraumtaugliche Flugscheibe der Firma Dornier (Sitz Friedrichshafen am Bodensee). Kurz vor Kriegsende berichteten mehrere Augenzeugen von UFO-Sichtungen über dem Bodensee. Ob es sich um Testflüge der Do-Stra handelte, konnte bis heute nicht mehr festgestellt werden. Jegliche Aufzeichnungen über diese „Flugmaschine“ hält die Firma bis heute noch geheim.

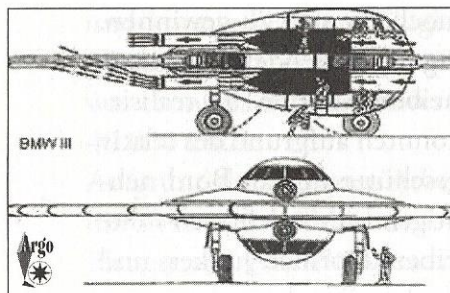
Über die Do-Stra selber gibt es nicht allzu viel zu sagen, glaubt man einigen Recherchen, floh Hitler mit der Do-Stra nach Neuschwabenland, was sicher aber zu den Analen des Flugscheiben-Mythos gehört.

(Glaubwürdiger sind dagegen die Hinweise ehemaliger Kampfpiloten, die den Führer bei einer geplanten Flucht nach Argentinien am Flughafen Berlin-Tegel gesehen haben).

Eines ist jedoch gewiß, die Do-Stra war die einzige Flugscheibe, die Hitler wirklich beeindruckte, für eine Serienproduktion war

es aber bereits zu spät, die feindlichen Truppen befanden sich bereits auf deutschem Boden. Legenden zufolge, wurden die Flugscheiben im „Mondsee“ bei Salzburg versenkt.

Das BMW-Flügelrad



Das konventionell betriebene BMW-Flügelrad.

Das BMW-Flügelrad zählte zu den Flugscheiben, die mit konventioneller Energie angetrieben wurden. Ihre Flugeigenschaften waren eher schlecht und die Manövrierfähigkeit ließ zu wünschen übrig. Am Himmel erinnerte das Flügelrad an einem Bierdeckel, der sich torkelnd fortbewegte. Grund für diese schlechte Flugeigenschaft war ein

mangelndes Stabilisierungssystem, das aus zwei rotierenden Scheiben im Inneren des BMW-Flüglers bestand. Die Rotatoren verursachten eine dermaßen enorme Reibungshitze, daß ein Teil der Energien als elektrische Entladungs-Spannung verpuffte. Nur mit Mühe stieg der BMW-Flügler torkelnd in den Himmel. Als Treibstoff benötigte die BMW-Flugscheibe herkömmliches Kerosin. Die Mannschaft wurde in der zentralen Kuppel untergebracht. Nach einigen Testversuchen gelang es dem Autohersteller trotzdem, drei dieser Flugscheiben zu produzieren. Der dritte Prototyp hatte einen Durchmesser von 24 Metern und konnte bis zu acht Mann Besatzung aufnehmen. Für BMW sicher ein großer Erfolg, doch Hitler beeindruckte diese Technik wenig, vielleicht glaubte er deshalb nicht an den Erfolg der „Flugscheiben“.

Das angeblich von Dr. Miethe zusammen mit Ing. Rudolf Schriever gebaute Flügelrad. Die Skizze enthält eine Vielzahl von Konstruktionsfehlern, die einen Flug unmöglich machten.

Streng geheim!

Die nachfolgenden Seiten beinhalten streng geheime Informationen, Unterlagen und Fotos.

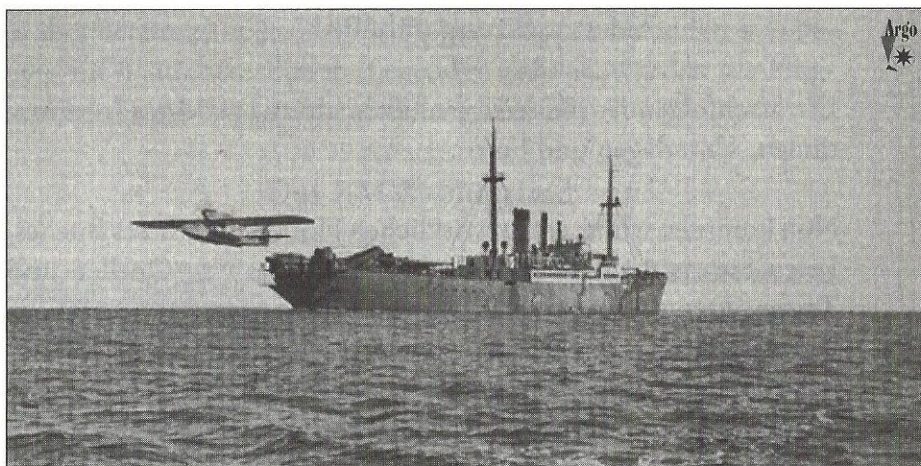
Nun kommen wir zu einem wirklichen Höhepunkt dieses Buches. Lesen Sie erstmals Auszüge aus wirklich brisanten Quellen und Texten. Den Anfang werden die Tagebücher der Neuschwabenland-Expedition mit Kapitän Ritscher machen, gefolgt von fotografischen Aufnahmen der „Antriebstechnischen Werkstätten“ in Brandenburg. Zum Schluß lesen Sie die neusten Erkenntnisse ehemals deutscher Geheimanlagen.

Aus dem Tagebuch der Neuschwabenland-Expedition

Reichsmarschall Hermann Göring schrieb zu dieser Expedition an Kapitän Ritscher:

An Kapitän Ritscher
Leiter der „Deutschen antarktischen Expedition“
7. III. 1939

Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis errungen haben, beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben an die große Tradition deutscher Forschung anknüpfen können und eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist.



Das Expeditionsschiff, der Flugzeugstützpunkt „Schwabenland“. Mit am Bord: Zwei 10-t-Dornier-Wal zum Erkunden des Geländes.

Hermann Göring beobachtete mit großer Sorge die ausländischen Expeditionen auf den südlichen Kontinent. Hierzu zählten vor allem die Länder Großbritannien, Norwegen, Rußland und Frankreich. Fraglich bleibt allerdings der Sinn dieser teuren Expedition. Nach offiziellen Angaben herrscht die Meinung, daß Göring und Hitler durch die Expedition das Land erforschen wollten.

Geht man aber von der Tatsache aus, daß ein Herr Himmler sich intensiv mit der „Hohlwelt-Theorie“ beschäftigte und über eventuelle Eingänge ins Innere der Erde Bescheid wußte, kommt der Verdacht auf, Daß die Neuschwabenland-Expedition vielleicht doch nach etwas anderem suchen sollte.

Karl Haushofer stand im engen Kontakt zu Hitler, auch er begrüßte die Reise zur Antarktis, weil er dort Eingänge vermutete, Haushofer selbst reiste nach Tibet um das „Shangrilah“ ausfindig zu machen.

Ob aus rein strategischen Gesichtspunkten oder doch mystisch-wissenschaftlicher Natur, die Expedition ist bis heute eine der

vielen rätselhaften Unternehmungen der Nationalsozialisten. Besonders die Aufzeichnungen Ernst Hermanns in seinem Buch „Deutsche Forscher am Südpolarmeer“, geben einen Eindruck von dem wieder, was sich an Bord der Neuschwabenland ereignete. Wie schon im Kapitel vom W.O. Schumann werden wichtige Abschnitte kommentiert.

Einführung

...Der Unternehmung lag ein Auftrag des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches Hermann Göring als Beauftragtem für den Vierjahresplan zugrunde, frühere deutsche Forscherarbeiten (E. v. Drygalski, Willi Filchner) in jener fernen Welt fortzuführen und gleichzeitig ein Faustpfand zu schaffen, das Deutschland eine durch Ansprüche anderer Großmächte ungestörte Beteiligung am Walfang für die Zukunft sichern sollte. Ein Stab von bewährten jungen Wissenschaftlern und zwei im Transoceanluftverkehr sehr erfahrene Flugzeugbesatzungen der Deutschen Lufthansa A.G. mit dem nötigen technischen Personal, sowie eine ausgesuchte Schiffsbesatzung begleitete die Expedition. Dem Kapitän Alfred Kottas des Expeditionsschiffes „Schwabenland“, eines Flugstützpunktes der D.L.H. für ihren Transoceanluftverkehr, stand der bekannte Walfangleiter Kapitän Otto Kraul als Eislotse beratend zur Seite.

Dem glücklichen Umstande, daß Reichsmarschall Hermann Göring die grundlegende Organisation der Unternehmung in die Hände seines weitblickenden und mit weitreichenden Befugnissen ausgestatteten Mitarbeiters, des Ministerialdirektors z. B. V. Staatsrat 11. Wohltat, gelegt hatte, war ihr Zustandekommen zu danken. Staatsrat Wohltat war ja auch der geistige Vater der Expedition und bis zu ihrem Ende ihr Betreuer. Für die terminmäßige Bereitstellung des umgebauten Schiffes, für seine Ausstattung mit nautischen Geräten, für die wissenschaftliche und fliegerische Ausrüstung der Wissenschaftler und Flieger und für die sorgfältige Zusammenstellung der seemännischen Schiffsbesatzung leisteten das Oberkommando der Kriegsmarine, das

Oberkommando der Luftwaffe, das Reichsfinanzministerium, das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, die Deutsche Lufthansa A.G. Berlin, die Deutsche Werft Hamburg und der Norddeutsche Lloyd jeder in seinem Befehlsbereich alle erdenkliche Hilfe. Dieser Gemeinschaftsarbeit und der glücklichen Auswahl der Fahrtteilnehmer entsprach dann auch das Ergebnis der Expedition. Die ihr gestellten Aufgaben konnten in vollem Umfange gelöst werden.

Der fliegerische und luftbildnerische Erfolg hat seinen Niederschlag schon zwischen 11° W und 20° O und nach Süden hin bis 76/12° S der Antarktis gefunden. Es hat den Namen „Neu-Schwabenland“ erhalten und umfaßt eine Fläche von mehr als 600000 qkm vorher noch nie von Menschenaugen geschauten Geländes mit Gebirgsformen, deren höchste Gipfel bis in 4000 m Höhe hinaufragen.

Zwar ist das organische Leben in der Antarktis an die niedrigen Stellen der Schelfeisküste und das Treib- und Packeis davor gebunden, wo man Seevögel, Pinguine und Robben, auch Wale einzeln oder in Familien antrifft, während der antarktische Kontinent selbst bar allen Lebens ist und anscheinend nichts Anziehendes oder Verlockendes bietet. Aber dennoch macht die ganze Gegend auf den Beschauer einen unauslöschlichen Eindruck. Was auch immer das Auge erblickt, alles hat dort Übermaße, die unendliche Weite der Landschaft, die in den Frosthimmel hinaufreckt, die Weite, durch nichts mehr unterbrochene Flucht des Inlandeises, das als riesenhafte Flachkuppel sich der Polgegend zuwölbt; dies alles ist im Polarwinter durchtost von Steinen, deren Gewalt nirgends auf der Erde ihresgleichen hat, während es im Polarsommer, besonders zu den Zeiten der Sonnenauf- und -untergänge, oft in unaßbare Farbenpracht getaucht ist. Der Verfasser hat es verstanden, seine eigenen Eindrücke anschaulich wiederzugeben, so wie sie der Kundige und der mit offenen Augen Sehende in sich aufnimmt.

Die Fahrtteilnehmer werden sich beim Lesen dieses Buches ähnlicher Eindrücke erinnern und manche der geschilderten komischen Situationen mögen ihnen wohl jetzt noch ein fröhliches Lachen entlocken;

ebenso werden sie auch an so manche Schreckminute zurückdenken, die sie selbst oder der eine oder andere der Kameraden im Laufe der Reise durchlebten. Viele Zuschriften von Expeditionsteilnehmern beweisen mir zu meiner Freude immer von neuem, welch ein großes Erlebnis die Fahrt für sie bedeutet hat; wohl keiner möchte bei einer etwaigen Wiederholung vergessen werden.

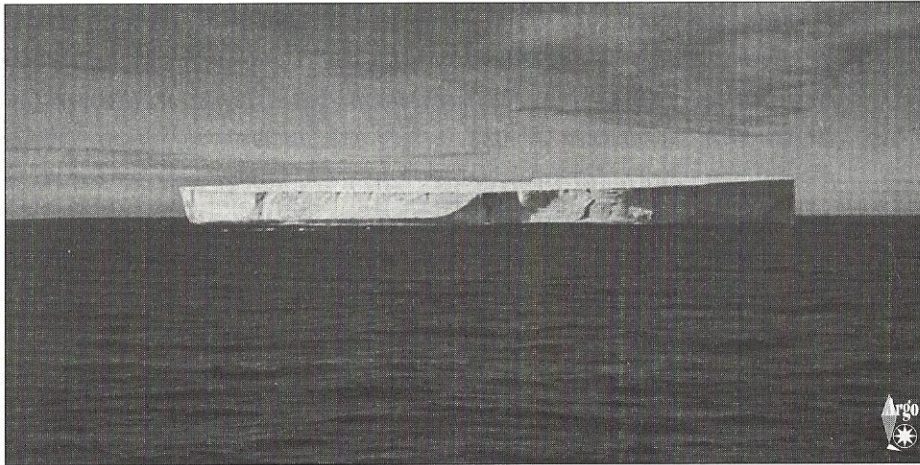
A. Ritscher, Expeditionsleiter

Das Flugzeug erobert die Antarktis



Der „Aufklärer“ landet auf dem eisigen Kontinent.

Inzwischen beschwört Regula alle guten und bösen Wettergötter. Am Morgen um 3 Uhr ist er fertig und hat sie soweit überreden können, daß er 15 Stunden lang gutes Wetter prophezeit. Der Leser erschrecke nicht. Es ist wirklich 3 Uhr! Da wir nämlich absolut nichts von der Gegend wissen, da auf diesem Längengrad vor uns noch niemals ein Schiff soweit südlich vorgedrungen ist, so kann dieser erste Flug über dem antarktischen Kontinent Überraschungen mit sich bringen, die wir bisher überhaupt noch nicht ahnen. Es ist also gut, ihn nicht gegen Abend, sondern lieber zum Tagesanbruch anzusetzen. Regula hat also seine Wettersprüche



Ein typischer Rafeleisberg des Südpolarmeeres. Er ragte 40 m aus dem Wasser.

schon um 3 Uhr beisammen, die Männer der Lufthansa haben schon wesentlich früher angefangen, das Flugzeug zu überholen und zu tanken, wir übrigen erscheinen um 4 Uhr.

Die Luft ist wundervoll klar, die Sonne schon hoch am Himmel, denn auf 69° S herrscht Ende Januar volle Mitternachtssonne. Ein bißchen verfroren laufen wir an Deck herum, denn es ist zwar Sommer, aber doch immerhin in der Antarktis. Malvska und Stawicki, die beiden „Salon“-Stewards, stellen dampfenden Kaffee auf den Tisch. Herrlich! Und in aller Augen ist eine ungeheure Spannung zu sehen. Was wird der heutige Tag bringen. Da stapft auch schon Schirmacher (Nach ihm wurde auch die Schirmacher Gebirgskette im Gebiet Neuschwabenland benannt, Anm. Autor) herein, muß sich seitwärts durch die Tür quetschen, so dick ist seine Pelzkleidung.

Gute Ratschläge! Gott sei Dank fallen sie weg, denn erstens hat niemand von uns eine Ahnung, wie es „da drüben“ aussehen mag, und zweitens sind Flieger weder für Ratschläge noch für gefühlvolle Abschiedsworte empfänglich! Nacheinander klettern die vier Mann, Schirmacher als Pilot, Loesener als Mechaniker, Gruber als Funker und Sauter als Photograph, in die Kiste, ver-

stauen sich und ihre Siebensachen . . . Die Motoren heulen auf . . . lassen wieder nach . . . heulen von neuem auf . . . jetzt das Signallämpchen am Katapult . . . Bolle legt wieder den Hebel um . . . Da rast auch schon das 11 Tonnen schwere Flugzeug die Gleitbahn entlang, hebt mustergültig ab und saust in die freie Luft. Natürlich wird erst noch eine Ehrenrunde ums Schiff geflogen, dann geht es mit Kurs S auf und davon.

Wir bleiben lange stehen . . . bis nichts mehr vom „Boreas“ zu sehen ist.

Mit schweren Gedanken gehen wir nach der Brücke zurück. Sorge um den Expeditionsplan, der heute zum erstenmal in Angriff genommen wird. Sorge um die vier Kameraden, die ebenfalls ab heute in wirklicher Gefahr schweben. Die Sorge hat ja nicht der Soldat selbst im Felde, sondern immer nur derjenige, der ein Stück dahinter steht. Der Einsatz von Mensch und Maschine muß zum Kriegsplan in einem ganz bestimmten Verhältnis stehen, was aber durch eine Reihe, im Anfang noch nicht übersehbarer Faktoren geregelt wird. Erst mit zunehmender Erfahrung werden aus den Unbekannten greifbare Gebilde, so daß die Formel erst von Mal zu Mal richtiger wird.

Natürlich ist versucht worden, an alles zu denken. Das Benzinmisch ist oftmals in großer Kälte ausprobiert worden, jedes Instrument ebenfalls. Die Ausrüstung ist das Ergebnis langjähriger Erfahrung. Auch die Notausrüstung, Schlitten, Schlauchboot, Zelt, Verpflegungsrationen sind bis auf Cebiontabletten und Zigaretten genauestens berechnet, aber . . .

Dieses Aber macht uns ja gerade Sorge.

Es ist auch an den Fall gedacht worden, daß möglicherweise ein Flugzeug irgendwo notlanden muß. Das Irgendwo ist aber recht vielseitig. Über den günstigsten Fall einer Wasserlandung brauchen wir kaum zu reden. Dann wird eben die „Schwabenland“ oder die Barkasse hinfahren. Doch wie können wir helfen, wenn die Notlandung 500 km landeinwärts vor sich gehen muß? Das

wird sehr schwer sein. Aber Kapitän Ritscher läßt sagen: „Passat“ muß dem „Boreas“ auf soundso viel Grad Breite und Länge Hilfe bringen. Das und das Werkzeug, dieses oder jenes Ersatzteil oder ... oder ... sind mitzubringen“.

Fallschirme? Ja, Fallschirme sind auch dabei. Daß sie wirklich nur für den Notfall in Frage kommen, braucht nicht erst erwähnt zu werden. Aber wenn dieser Notfall eintreten sollte, können sich wenigstens die vier Leute retten. Und selbst wenn die Maschine dann zu Bruch oder in Flammen aufgehen würde und keine Möglichkeit bestünde, Funkverbindung mit der „Schwabenland“ herzustellen, könnte jetzt das zweite Flugzeug starten und die Suche aufnehmen.

Wir sind sogar der festen Meinung, daß es die Unglücksstelle findet!

Jedes Flugzeug hat den strikten Auftrag, den Kompaßkurs und vorallem jede Kursänderung sofort telegrafisch zu melden. Außerdem soll es alle besonderen Vorkommnisse mit genauer Uhrzeit angeben, z. B. das Überfliegen des Eisrandes, charakteristische Gebirgszüge usw.

Wird also der Einsatz des zweiten Flugzeugs notwendig, dann fliegt es mit genau dem gleichen Kurs wie das erste, ändert die Richtung nach den genau angegebenen Minuten und kann durch Vergleich der verschiedenen Geländeformen Richtung und Ziel noch eingehender festlegen.

So beruhigen wir uns selber, als wir in das Kartenhaus auf der Brücke gehen.

Das einzige, was wir zunächst an positiver Arbeit leisten können, ist bald getan, auf das schneeweiße Kartenblatt, das nur ein paar Meridiane und Breitenkreise trägt, wird ein kleines Kreuz mit dem heutigen Datum gezeichnet: Der Schiffsort von Fernflug Nr. I: $69^{\circ} 10' S$; $4^{\circ} 25' W$.

Neben der Sorge um das Wohl und Wehe der Kameraden muß man ja auch noch ein bißchen an das Expeditionsprogramm

denken. Wie wird die geografische Ausbeute? Klopff, klopff! Mühnerstadt trommelt an die Durchreiche- tür zwischen Funkbude und Kartenhaus.

Ha! Die erste geografische Entdeckung! Es ist aber nur eine Anfrage, welcher Kurs geflogen werden soll. Antwort: $rw^{\circ} 179^{\circ}$.



Das Stereographen Büro in Berlin, stand im ständigen Kontakt mit dem Schiff.

Es folgt jetzt das ganze Protokoll vom Fernflug I:

Telegrammnummer	Uhrzeit	Text
2	5 00	30 m Schelfeisrand passiert auf $69^{\circ} 55' S$, $4^{\circ} 25' W$. 1700 m Höhe.
3	5 47	Berge im Südosten zu sehen,
	5 45	im Eis Risse von Ost nach West.
4	6 00	$70^{\circ} 35' S$. Höhe 2000 m, Wetter gut.
5	6 17	Im Osten erste Erhebungen, Kegel, eiswellenförmig ansteigend, im Südosten höhere Berge.
6	6 30	$71^{\circ} 4' S$, $4^{\circ} 45' W$. 2000 m Höhe. Überfliegen erste Steinkegel.

Telegrammnummer	Uhrzeit	Text
	6 40	im Süd bis Südwesten sehen Felsgrate aus dem Eis. Kurs geht am Westrand von Ostgebirgen entlang. Peilungen.
7		
8	7 00	71° 5' S, 4° 45' W. Kurskontrolle nach Sonnenkompaß 179,5°. Eisfläche ohne Risse, fliegen etwa 30 Seemeilen an den Ostgebirgen entlang, Höhe 2200 m, Sicht und Wetter gut. Im Osten querab hohe Felsgebirge, 3-4000 m hoch, Eis steigt langsam nach Süden an, im Westen kaum Gebirge.
9	7 17	
10	7 30	Passieren äußersten Westrand von Gebirge im Abstand von etwa 20 Sm. Flughöhe über Grund höchstens 1200 m, qah2) 2300 m, 72° 30' S, 4° 50' W.
11	7 35	Gebirge erstreckt weitere Ausläufer in Richtung SSW, kommen über große Schneeverwehungen. Gelände stark ansteigend. Hinter SW Ausläufer im Osten weitere Gebirge erkennbar.

Telegrammnummer	Uhrzeit	Text
12		Peilungen.
13	8 00	73° 10' S, 4° 50' W. qah2) 2450 m.
	7 45	im Ausläufertal Eisdecke nach Südwest noch ansteigend. Im Tal Nebel. An Steuerbordseite Felsgrat, von dort Abfall langsam zum Tal nach Süden.
14	8 20	Kehren um, da Gelände stark ansteigt. Flughöhe über Grund 200 m. Außentemperatur —17°.
14a		Schiff an Boreas beabsichtigter Start Mayr. Mitteilt, ob Höhenwindberatung gedient.
15		Mit Start Passat ruhig warten, lande nicht vor 15h, Höhenwindberatung hat scheinbar gestimmt.
16		
17	9 00	73° 0' S, 3° 43' W. Gebirge hat eine Höhe von 4000 m, Überfliegen unmöglich.
17a		Schiff an Boreas Schlage vor Rückflugweg nordwärts entlang Ostseite des Gebirgsrückens, wenn auf diese Weise Flug 1-Gelände fotografisch voll erfaßbar.

Telegrammnummer	Uhrzeit	Text
18		Fliegen weiter bis zur Küste. 3) qah = Höhe. 3) qaf = passiert . . um
19		Wie ist rw euer qth ?4)
19a		Schiff an Boreas Schiffsstandort 68° 57' S, 4° 10' W.
20		Peilung.
21	19 30	72° 15' S, 3° 52' W.
	10 00	71° 35' S, 3° 45' W. 2600 in qah.
22	10 12	Bei erstem Kegelfelsen starke Risse im Eis.
	10 15	Eisrand in Sicht, 1011 18 querab von Kugel und Kegel,
	10 30	70° 55' S, 3° 45' W. Auf dem Eis Schneewehen erkennbar, abfallend nach Osten. In etwa 40 Minuten am Eisrand. qah 2700 in.
22a		Schiff an Boreas Augenblicklicher Schiffsort 68° 51' S, 4° 30' W. Um 11h Kurs nach West. Suchen Aus- weg aus Eis.
23	10 51	Kurswechsel auf 105°. 11h gehe auf Kurs 175° rw. qah 2700 m, 70° 20' S, 2° 40' W.
24	11 30	71° 05' S, 2° 40' W, qah 2800 m. Kehren um, da Kamera unklar.

Telegrammnummer	Uhrzeit	Text
	11 45	Maschine geht auf 100 m he- runter. Gelände ganz glatt.
	11 56	Maschine fliegt über Spalten und starken Schneeverwe- hungen.
	12 25	Maschine 800 m über Wasser.
25		Boreas arr5) 13h 35.

Als der „Boreas“ in der Nähe des Schiffes wassert, wird ihm ein festlicher Empfang bereitet. Die ganze Besatzung steht am Heck und sieht zu, wie das Flugzeug aufgenommen wird. Hartmann steht am Kran und hebt die 11 Tonnen mühelos aus dem Wasser auf. Für uns 4) qth = Standort.) arr Ankunft.

Kommentar: Das gesamte Gebiet wurde durch mehrere Flüge genauestens untersucht, Erstmals gelingt es einer Expedition über die Gebirgsketten am nördlichen Punkt der Antarktis zu fliegen. Später beanspruchten die Deutschen die Region für sich. Wie aber waren die Flugzeuge ausgestattet, die bei den extremen Temperaturen über des Eiskontinent geflogen sind? Das wird im folgenden Abschnitt genauer erklärt.

Ausrüstung der Flugzeuge:

Ausrüstung und Gewichte der beiden für die Antarktisflüge bestimmten 10-Tonnen-Wale „Boreas“ und „Passat“. Das Rüstgewicht des „Boreas“ beträgt 6336 kg, das des „Passat“ 6318 kg. Im Rüstgewicht jeder Maschine einbegriffen ist die Seeausrüstung, bestehend aus: 1 Treibanker, 1 Treibankerleine, 1 Treibankerrückholleine, 1 Wirbelschäker, 2 Wurffleinen, 1 Schlauchboot, 1 Beil, 1 Kasten Werkzeuge für Reparaturen während des Fluges, 1 Bordapotheke.

Die zusätzlichen Gewichte setzen sich zusammen aus:

Brennstoff für 15 Stunden 4200 Liter	3150 kg
Reservewasser	60 kg
Navigatorsche Ausrüstung	20 kg
Fotogeräte	190 kg
50 Abwurfpeile und 10 Abwurf flaggen a' 600 g	36 kg
Besatzung 4 Mann in Polarkleidung	400 kg
Polarausrüstung für den Fall einer Notlandung	324 kg

Das Fluggewicht beträgt demnach für den „Boreas“

	10 516 kg
57 571737 „Passat“ . ./	10 498 kg

Der Start jeder Maschine muß also mit einem Übergewicht von y, Tonne erfolgen. Es bestehen allerdings keinerlei Bedenken, mit einem 10-Tonnen-Wal einen Start mit einer Überlast von ½ Tonne.

Navigatorsche Ausrüstung der Flugboote:

1 Sextant	4,7 kg
1 Abtftmesser 4,5 kg	
1 Sonnenkompaß	2,8 kg
1 Sonnenstift	0,5 kg
1 Fernglas	2,5 kg
1 nautische Tafel, 1 Karte 1 : 1 250000,	
1 Logbuch, 1 Zirkel, Dreieck, Bleistift,	
Radiergummi	4,2 kg
Notausrüstungsgegenstände je Flugboot	19,2 kg
2 Zweimannzelte je 10 kg	20 kg
4 Schlafsäcke mit Gummimatratten je 4,5 kg	18 kg
1 Schlitten mit Abdeckplane, 20 m Zugseil	
und 2 Ziehgestellen	5,3 kg
1 Paar Skier je 5,7 kg	22,1 kg

1 Eispickel	1,0 kg
2 Primuskocher mit 2 Ersatzbrennern,	
Reinigungsgerät, 1 Brennstofftrichter und	
2 Kochtöpfen je 2,12 kg	4,3 kg
1 Liter Brennspritus	1,1 kg
10 Liter Petroleum	8,5 kg
1 Gewehr mit Zielfernrohr (Drilling)	4,1 kg
1 Gewehrputzzeug, 100 Schuß Schrot,	
50 Schuß Kugel	7,0 kg
2 Kanister Leuchtmunition (grün-weiß-rot) je 4,45 kg	9,0 kg
1 transportable Kurzwellenstation	24,5 kg
1 Notapotheke	4,0 kg
1 gepackte Rucksäcke je 13 kg	52,0 kg
Gesamt	191,0 kg

Inhalt eines Rucksackes:

1 Messer, 1 Nähbeutel, je 2 Mann eine Schneeschaukel, 1 Eßbesteck, Leine (10 m), 1 Ersatzskibindung, 1 Päckchen Makrobiotih, Skiwachs, Paar Seehundsfelle, 1 Paar Schneereifen, 1 Paar Gamaschen, 2 Paar Skihandschuhe, 1 lange Unterhose (Wolle), 1 Unterhemd (Wolle), Trinkbecher, 1 Zahnbürste.

Kommentar: Das Gebiet zählte sicher zu den interessanten der Antarktis, doch schon längst hatten auch andere Länder begriffen, wie wichtig dieser Kontinent sein wird. Der nun letzte Abschnitt aus dem Tagebuch gibt dies in einer sehr schönen und anschaulichen Art und Weise wieder.

Politik am Südpol



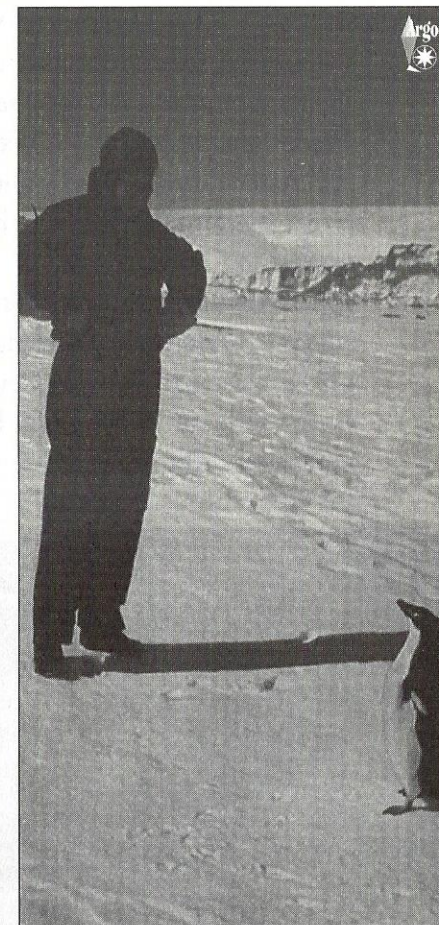
Die Mannschaft posiert sich zu einem gemeinsamen Gruppenbild. Die Einwohner der Antarktis schauen verwundert...

Am Horizont ein norwegischer Fangdampfer. Er guckt genau so nach uns, wir erscheinen ihm ja auch an seinem Horizont. Wir scheinen ihn sogar mächtig zu interessieren, denn er telefoniert mit seiner für uns unsichtbaren Kocherei. In nicht sehr liebenswürdiger, ja durchaus deutschfeindlicher Weise hält er sich über die „Schwabenland“ auf. Unsere Expedition steht offenbar in keinem guten Geruch bei den Norwegern, die uns als Räuber und Einbrecher in das ihnen nach ihrer Meinung vom lieben Gott persönlich verliehene Südpolargebiet ansehen. Wie sich die Besitzverhältnisse z. B. der Insel Bouvet abgespielt haben, wurde schon früher erwähnt. Es wird den Leser interessieren, wie überhaupt die Verteilung des antarktischen Kontinents vor sich gegangen ist. Dazu sehe man sich am besten die Karte am Schluß des Buches an, die sämtliche, bisher bekannten Gebiete der Antarktis anzeigt. Selbst bei liebenswürdigster Schätzung bekommt man nicht mehr als 2,3 Millionen qkm als bekannt heraus, während 11,7 Millionen qkm noch immer als völlig unbekannt gelten müssen. Für den ganzen antarktischen Kontinent nimmt man

für gewöhnlich 14 Millionen qkm an, d. h. er ist fast anderthalbmal so groß wie Europa. Das erforschte Gebiet beträgt also nicht mehr als etwa 15 %. Eine international anerkannte Besitzergreifung von Teilen des Südpolkontinentes ist bisher überhaupt noch nicht erfolgt. Es haben höchstens eine Reihe von Staaten durch sogenannte innerstaatliche Beschlüsse ihre Ansprüche geltend gemacht, während andere Staaten, z. B. das Deutsche Reich, solche Ansprüche noch in keinem Falle bestätigt haben.

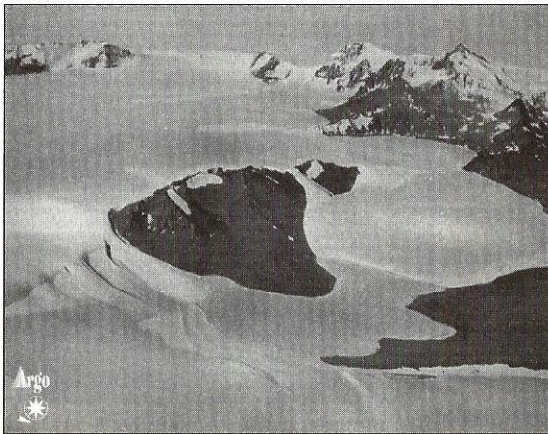
Zum ersten Male taucht ein derartiger Beschluß 1908 auf. In diesem Jahr erklärt England durch einen sogenannten Order in council alle Gebiete südlich von 50° S zwischen 20° und 50° W und südlich 58° zwischen 50° und 80° W als Falkland-Insel-Dependency für englischen Besitz. Diese Ansprüche gehen auf folgende Entdeckungsreisen zurück:

- 1773-75 James Cook besucht das schon 1756 durch den Spanier Leon entdeckte Süd-Georgien. Nachdem wurde diese Insel häufig durch britische Segler angelaufen.
- 1819 William Smith (Walfänger) entdeckt die Südl. Shetland- und Sandwich-Inseln.
- 1823 James Weddell (Walfänger) stößt in dem später nach



Begegnung der unbekannten Art.

- ihm benannten Weddell-See bis $74^{\circ} 15' S$ vor, sieht aber kein Land. Spätere Versuche, in dieser riesigen Meeresbucht ebenso weit vorzudringen, scheitern.
- 1831 John Biscoe (Walfänger) entdeckt das Graham-Land. Das ist alles: Die nächste englische Expedition in die Falkland-Island-Dependency erfolgt erst nach 1908.
- 1914-16 Ernst Shackleton (Polarforscher) dringt in das Weddell-See ein, das Expeditionsschiff „Endurance“ wird vom Packeis zerdrückt, die Mannschaft treibt auf Eisschollen, bis sie ein vorüberfahrendes Schiff rettet.



Das Bergmassiv Wohlthat.

In der Order in council vom 28. März 1917 wird der Anspruch vom 21. Juli 1908 nochmals erhoben. Ferner hat England 1923 als Roß-Dependency alle Gebiete beansprucht, die südlich 60° zwischen 150° West und 160° Ost liegen. Die Verwaltung ist Neu-Seeland übertragen. In diesem Abschnitt haben von 1839 an (Balleny) bis 1913 zahlreiche Expeditionen gearbeitet. Am bekanntesten sind die des James Roß (1839 bis 1843), der als Erster die 700 km lange Eisbarriere (Roßbarriere) erreicht, Ernst Shackleton, der 1907 bis 1909 erstmalig die 3000 m hoch gelegene Eiskappe besteigt und bis auf 180 km dem Südpol nahekommt, und Robert Scott, der im Januar 1913 den Südpol — 3 Wochen nach dem Norweger Roald Amundsen — erreicht und auf dem Rückmarsch wenige Kilometer vor einem Lebensmitteldepot ver-

hungert. Interessant ist, daß sämtliche, annektierten Gebiete stets bis zum Südpol hin ausgedehnt werden, wenn auch die betretenen oder nur gesehenen Küstenstriche äußerst schmal sein mögen. Es wird also jedesmal ein richtiges Tortenstück aus dem Südpolarkuchen herausgeschnitten. Und als der Norweger Amundsen am 15. Dezember 1911 als erster Mensch den Mittelpunkt dieser Torte, den Südpol, betritt und natürlich das Gebiet um den Pol herum nach seinem König Haakon benennt, kümmert sich niemand darum, denn die liebe Gewohnheit des Ausschneidens von „Tortenstücken“ bleibt noch immer bestehen. Die Roß-Dependency von 1923 haben wir schon erwähnt, und 1933 kommt noch der „Australische Sektor“ hinzu, der die Gebiete südlich $60^{\circ} S$ zwischen $160^{\circ} 0$ und $45^{\circ} 0$ mit Ausnahme des französischen Addie-Landes umfaßt. „Gebiete südlich $60^{\circ} S$ “ heißt auch hier natürlich wieder, daß sie bis zum Pol verlängert sind. Frankreich beansprucht in einem Dekret vom 1. April 1938 das sogenannte Addie-Land, d. h. ein Gebiet südlich $60^{\circ} S$ zwischen 136° und 142° Ost, das nur einmal von Franzosen gesehen worden ist, von Dumont d'Urville auf seiner Reise 1837 bis 1839. Es ist übrigens nicht offen ausgesprochen, wie weit sich das „Gebiet südlich $60^{\circ} S$ “ zum Südpol hin erstreckt. Auf den neueren Karten gilt meist der 70° Breitengrad als Südgrenze. Außerdem beansprucht Frankreich seit langem die Inseln St. Paul, Neu-Amsterdam, Kerguelen und Crozet, die 1771 von Joseph von Kerguelen-Tremarec entdeckt wurden. Die wissenschaftliche Untersuchung erfolgte erst 1901 bis 1903 durch die deutsche „Gauß“-Expedition. Norwegen beansprucht außer der schon erwähnten Bouvet-Insel noch die Peter I-Insel auf $68^{\circ} 50' S$ und $90^{\circ} 35' W$ durch einen Beschluß vom 1. Mai 1931. Diese Insel ist meines Wissens nur zweimal aufgesucht worden: 1819 durch ihren Entdecker, dem Deutsch-Russen v. Bellinghausen, und 1929 durch die Norweger Nils Larsen und Olstadt. Am 14. Januar 1939 erklärte Norwegen durch eine „Königl. Resolution“ den Sektor zwischen 45° Ost und 20°

West für norwegisch. Dieser Anspruch gründet sich auf eine Reihe von Reisen, die fast jährlich von 1930 bis 1937 durchgeführt wurden. Aber nur an wenigen Stellen konnte die Küste betreten oder überflogen werden.

Die Flüge erfolgten stets nur in Küstennähe. Die Expeditionen wurden übrigens sämtlich vom Konsul Lars Christensen ausgerüstet, dem der norwegische Walfang seine bisherige Welt-Vormachtstellung verdankt.

Von dem gesamten Südpolkuchen bleibt jetzt nur noch ein größeres Tortenstück übrig, der Sektor zwischen 80° und 160° W. In diesem Gebiet haben größtenteils amerikanische Expeditionen gearbeitet, vor allem Byrd.

Kommentar:

Admiral Bryd wurde ein eigenes Kapitel gewidmet, am Ende dieser Tagebuchauszüge.

Mit zahlreichen Flügen (erstmalig auch bis zum Pol) und großangelegten Schlittenreisen, ferner Lincoln Ellsworth mit einem großartigen Flug von Graham-Land bis zur Walfischbucht. Trotz umfangreicher Entdeckungen ist aber von den Vereinigten Staaten von Amerika bisher noch kein Anspruch angemeldet worden. Interessant sind die Besitzansprüche Argentiniens. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses Land mit seinem Süzipfel von allen Nationen am weitesten in die Antarktis hinabreicht. Auch die benachbarten Inselgruppen Falkland, Süd-Georgien, Südl. Orkneys usw. gehören geographisch selbstverständlich zu Argentinien. Auf den Südl. Orkneys unterhält Argentinien außerdem seit 37 Jahren eine wichtige meteorologische Station, ferner betreibt es ebenfalls seit langem in diesen Gewässern ausgedehnten Walfang. Aber sowohl die Falkland-Inseln als auch Süd-Georgien, Südl. Shetland, Südl. Orkneys gehören tatsächlich England. Bisher hat Argentinien jährlich immer wieder von neuem seinen Anspruch, besonders auf die Falkland-Inseln, geltend gemacht, aber genau

so oft hat England die argentinische Beschwerde einfach zu den Akten gelegt. Der Anspruch Argentiniens bezieht sich übrigens auf den ganzen Sektor der jetzt britischen Falklands-Dependency. Neuerdings treten auch Chile und Japan als Konkurrenten in der Antarktis auf. So beansprucht z. B. Chile nach einem Dekret vom November 1940 den Sektor zwischen 53° und 90° W, und in Japan melden sich nach der Expedition des Leutnant Nobe Shirase auf der „Kainan Maru“ ebenfalls Stimmen, die einen Anteil an der Antarktis beanspruchen möchten. Und wir Deutschen! Wir haben noch keine Ansprüche angemeldet, obwohl wir durchaus unseren Beitrag zur wissenschaftlichen Erschließung des sagenhaften 6. Erdteils geliefert haben. 1873 fuhr Kapitän Dallmann auf der „Grönland“ zum Palmer-Land, stellte fest, daß es sich um eine Insel handelt, entdeckte die Bismarck-Straße und die Kaiser-Wilhelm-Insel-Gruppe. Die größten Inseln dieser Gruppe nannte er Booth-, Krogmann-, Petermann-Inseln. 1898 entdeckte die „Valdivia“-Expedition unter der Leitung von Chun aufs neue die Insel Bouvet. Wir haben schon weiter oben ausführlich von der Arbeit des Kapitän Sachse gesprochen. Ferner gelangte die Expedition in die Nähe des Enderby-Landes. 1901 bis 1903 erreichte die „Deutsche Südpolarexpedition“ unter E. von Drygalski mit der „Gauß“ auf etwa 90° östl. Länge das antarktische Festland, entdeckte Kaiser-Wilhelm II.-Land mit dem „Gauß“-Berg, untersuchte eingehend die Inseln Kerguelen, St. Paul, Neu-Amsterdam, Heard und Crozet. Die sehr reichhaltigen, wissenschaftlichen Ergebnisse sind in umfangreichen Bänden niedergelegt.

Als man das Expeditionsschiff auf den Namen „Gauß“ taufte, setzte man damit dem großen Göttinger Mathematiker und Physiker Friedrich Gauß ein Denkmal. Gauß hat sich um die Südpolarforschung außerordentlich verdient gemacht. Seine Arbeit über den Erdmagnetismus war der Anstoß für mehrere große Expeditionen zum magnetischen Pol in der Antarktis. So zog u. a. 1839 James Roß aus. Er hatte schon 1831 den magnetischen Pol in der

Arktis, auf der Halbinsel Boothia Felix, entdeckt, und so wollte er jetzt auch seinen Gegenpol auf der anderen Seite der Erde finden. Er erreichte ihn nicht, dafür aber durchstieß er als Erster den Packeisgürtel der Antarktis, drang tief in die nach ihm benannte Roß-Bucht ein und entdeckte die 700 km lange Roß-Barriere. Auch zweier anderer großer Theoretiker sei an dieser Stelle gedacht, des Begründers und ersten Direktors der Deutschen Seewarte, Georg von Neumayer, und des überragenden Berliner Geographen Ferdinand von Richthofen. Beide haben in Wort und Schrift unermüdlich für die Südpolarforschung geworben. Richthofens letzte Arbeit ist ein Aufsatz über die geografischen Verhältnisse am Südpol, auf Neumayers Anregung untersucht sein Schüler Amundsen zwei Jahre hindurch täglich die magnetischen Änderungen am arktischen Magnetpol. Beide Männer sind die geistigen Väter und Betreuer der großen „Gauß“-Expedition von 1901 bis 1903. Ihr Leiter, v. Drygalski, war der Schüler Richthofens. Die Arbeit der „Gauß“-Expedition war nur ein Teil einer großangelegten, internationalen Südpoluntersuchung. Gleichzeitig mit Drygalski ging eine schwedische Expedition unter Otto Nordenskjöld auf der „Antarktis“ in die Gegend des Weddellmeeres, und der Engländer Robert Scott untersuchte den Abschnitt seines Landesmannes James Roß an der großen Eisbarriere. Die „Antarktis“ wurde im Weddellmeer zerquetscht, aber trotzdem brachte die Expedition reiches wissenschaftliches Material nach Hause. Scott drang auf Schlittenreisen bis 82° 16' S vor und stellte damit einen Rekord auf. 10 Jahre später trat er auf demselben Weg seinen Wettlauf mit Amundsen, seinen Todesmarsch an. Aber wir können uns nicht in eine Geschichte der Südpolarforschung verlieren, wir wollen im Augenblick nur den deutschen Anteil an der Arbeit in der Antarktis herausstellen. Die Reihe geht also weiter. 1911 zieht Wilhelm Filchner auf der „Deutschland“ zum 6. Erdteil. Ihn reizt das Problem des Weddellmeeres. Handelt es sich um eine Bucht ähnlich der Roßbucht, oder sind

beide Buchten nichts weiter als die Enden eines riesigen Kanals, eines Meeresarmes, der die Antarktis in zwei Hälften teilt? Kann man vom Weddellmeer aus in günstigen Monaten vielleicht auf diesem „Kanal“ bis zur Roßbucht fahren?

Filchner hat offenbar recht ungünstige Monate erwischt. Die „Deutschland“ wird vom Eis erfaßt und, wie wir schon vorhin bei der Lebensbeschreibung unseres Kunze erfahren haben, steuer- und willenlos monatelang etwa 1200 Seemeilen weit getrieben. Trotz vieler Mißgeschicke und Unglücksfälle — so stirbt Kapitän Vahsel unterwegs — wird noch wertvolle geographische Arbeit geleistet, der östliche Rand der Weddell-Bucht kann bis 77°45' S untersucht werden. Prinzregent Luitpold-Land nennt es Filchner. Dann macht der Weltkrieg auf zehn Jahre aller Expeditionstätigkeit ein Ende. Aber unmittelbar nach der Inflationszeit rüstet Deutschland die „Meteor“-Expedition unter Leitung von Alfred Merz aus, eine 2 1/2 jährige ozeanographische Arbeit im Südatlantik. Nach dem Tode von Merz übernimmt F. Spieß, der jetzige Präsident der Deutschen Seewarte, das Kommando. Vierzehnmal wird der Ozean zwischen Afrika und Südamerika gekreuzt und die Insel Bouvet von neuem aufgesucht, ferner stößt der „Meteor“ bis 63° 51' S vor. Seitdem hat keine deutsche Expedition mehr das Südpolarmeer aufgesucht, aber auch die bisher vorhandenen Ergebnisse dürften uns einen Anspruch an der wirtschaftlichen Nutzung der Antarktis sichern. Offizielle Besitzansprüche sind bisher von uns nicht gestellt worden.

Wer war Admiral Richard Evelyn Byrd?

Admiral Byrd leitete 1946 eine der wichtigsten Operationen im südlichen Polarmeer, das Unternehmen „Higher Jump“. Bis heute hält sich das Gerücht, daß Admiral Byrd von „Deutschen Flugscheiben“ überrascht wurde und er die Expedition nach Neuschwabenland mit hohen Verlusten verlassen mußte. Doch

kam das wirklich zu einer unerwarteten Auseinandersetzung mit den „Deutschen“ oder wußte Byrd mehr als er offiziell zugab? Konteradmiral Richard Evelyn zählte sicher zu den Pionieren der polaren Forscher, außerdem war Byrd ein begnadeter Flieger. Geboren am 25. Oktober 1888 verstarb am 11. März 1957.

Am 9. Mai 1926 startete Byrd mit dem Piloten Floyd Bennett einen Flug über den Nordpol, die Maschine - eine Fokker F-VII. Die gelungene Mission brachte ihm Ehre und Ruhm, außerdem wurde ihm die Tapferkeitsmedaille verliehen. Das sicherte ihm auch die Finanzierung der Südpol-Mission. Allerdings kamen Zweifel auf, ob Byrd wirklich über den Nordpol geflogen ist.

In der Tagebuchausgabe Byrd aus dem Jahre 1996 fehlten die Aufzeichnungen des Flugs vom 9. Mai 1926. Wissenschaftler Dennis Rawlins stellte fest, daß der Admiral nur 80% des erreichten Flugziels schaffte und wieder umkehrte, weil die Maschine ein Ölleck am Motor vorzeigte, daraufhin fälschte er später seine Angaben, um die versprochenen Gelder der Südpol Expedition zu sichern. (Forscher Bernt Balchen brachte den Stein erneut ins Rollen als er 1958 feststellte, daß Fluggeschwindigkeit der Fokker F-VII niemals mit Eintreffen des Nordpols laut Aussage Byrds übereinstimmte.)

Byrd startete 1927 zum großen Transatlantik Flug um den Orteig-Preis zu gewinnen. Byrd und sein Pilot Floyd Bennett starteten für den Non-Stop Flug, doch schon kurz danach traten Motorprobleme auf und die Maschine stürzte ab, Bennett schwer und Byrd leicht verletzt, hatten diesmal kein Glück. Der Sieger wurde Charles Lindbergh.

Im Jahre 1928 war es dann soweit, die erste Entdeckungsreise zum Südpol. Zwei Schiffe und drei Flugzeuge machten sich auf dem Weg. Nach dem ersten Winter setzten sie ihre Entdeckungsreise fort und Byrd startete mit einem Flugzeug den ersten Flug über die Antarktis, rein zufällig auf dem Gebiet, das später auch die Deutschen für sich beanspruchten. Mit seinem Flug bis zur

Höhe des Polaren Plateaus ging der Admiral endgültig als größter Polarforscher in die Geschichtsbücher ein. Nach einem weiteren Sommer kehrte der Forscher mit seiner Crew nach Nordamerika zurück. Keiner kannte das Gebiet nun besser als er selbst. Insgesamt unternahm er noch vier weitere Reisen zum südlichen Kontinent.

Gegen Ende des Jahres 1938 machte sich der Forscher auf den Weg nach Hamburg. Auf persönlichen Wunsch Hermann Görings lud man den Polarforscher zu einem Vortrag über die geplante Expedition „Neuschwabenland“ ein. Redner des Abends war kein anderer als Rudolf Heß (Mitglied der Thule-Gesellschaft). Byrd zeigte sich äußerst interessiert über die Reise und gab nützliche Ratschläge um den Erfolg dieser Mission zu gewährleisten. Was viele nicht wissen ist die Tatsache, daß Heß den Polarforscher ein weiteres Mal nach Deutschland einlud, und zwar kurz bevor die „Neuschwabenland“ auf See ging.

Byrd und die Thule-Gesellschaft

Byrd war für die deutsche Antarktisexpedition eine wichtige Schlüsselfigur.

Zum einen verfügte Byrd über umfangreiche Kenntnisse und Erfahrungen um so eine Mission erfolgreich durchzuführen, außerdem wollten sich die Deutschen nur mit absoluten „Forscher-Experten“ zufriedengeben.

Heß vertraute Byrd und der Forscher war fasziniert von dieser Seereise. Bei dem zweiten „geheimen“ Treffen erfuhr Byrd jedoch die wahren Absichten der „Neuschwabenland-Expedition“. Heß forderte den Forscher zur absoluten Diskretion auf, selbst ein Teil der Schiffsbesatzung wurde über den wahren Hintergrund der Seereise in Unkenntnis gelassen. Man wollte sich absolut sicher sein, daß die Operation unbemerkt an den feindlichen Mächten vorbei lief. So erfuhr Byrd, daß es nicht um die geologische

Vermessung oder Erforschungen der Landschaft ging, sondern in Wirklichkeit um eine geplante Basis auf dem „Ewigen Eis“.

Heß zeigte ihm sogar Pläne von riesigen unterirdischen Anlagen unter der Eisoberfläche, außerdem erzählte er von einem See-Hafen für U-Boote. Das alles hatte für Byrd einen ziemlich utopischen Charakter und wir können uns sicher vorstellen, wie er kopfschüttelnd die Pläne begutachtete. Heß wollte den Forscher gewinnen und tat alles um ihn für das Projekt zu faszinieren. Von den Flugscheiben erzählte er ihm jedoch nichts. Byrd war zwar verwundert über die Größe der Hallen, fragte aber nicht weiter nach, welchen Zweck diese Anlage erfüllen soll. Er versprach Heß, sich nach etwas Bedenkzeit wieder zu melden.

Man traf sich erneut mit Byrd, diesmal in den Räumen der Thule-Gesellschaft. Gerüchte, daß Byrd einen Antrag zur Mitgliedschaft erhielt, werden bis heute verschwiegen. Hinweise finden sich in einem Zeitungsausschnitt der Chicago Time aus dem Jahre 1941, die auf eine Zusammenarbeit zwischen Heß, Himmler und Byrd erstmals aufmerksam machte. Byrd fühlte sich geehrt, als Himmler ihm nahe legte, die Neuschwabenland-Expedition unter seiner Führung erfolgreich zu leiten. Byrd war nicht abgeneigt, Mitglied der Thule-Gesellschaft zu werden. Zu einer Antragsstellung ist es jedoch nie gekommen. Was folgte, muß für Heß und Himmler ein Schlag ins Gesicht gewesen sein, Byrd erteilte beiden eine Absage. In einem Telegramm schrieb Byrd: „Ich fühle mich der Expedition nicht gewachsen“, wieso der plötzliche Sinneswandel? Byrd schien sich anfänglich für das Projekt begeistert zu haben, doch was brachte den Forscher dazu, nicht an dieser Mission teilzunehmen?

Kurz nach der Absage für das deutsche Forschungsprojekt führte Byrd intensive Gespräche mit US-Politikern. Der Inhalt dieser Gespräche streng vertraulich. Vermutlich handelte es sich um einen Kooperationsvertrag zwischen Byrd und dem US-Militär. 1938/1939 jedenfalls forschte der Abenteurer nur noch im Auf-

trag der Regierung und zwar wenige Tage nachdem die Neuschwabenland zur See ging. Byrd führte Forschungsstudien über Geologie, Biologie und Meteorologie durch und sollte noch unbewohnte Orte auf deren Beschaffenheit hin untersuchen. Die Expeditionen jedoch hatten einen ganz anderen Hintergrund. Die Gespräche mit Heß und Himmler gerieten nicht in Vergessenheit, zu brisant waren die Fakten, die er über die „Expedition Neuschwabenland“



Admiral Richard Evelyn Byrd.

gewonnen hatte. Deutschland befand sich im Krieg und Byrd wußte, daß auf dem Eiskontinent eine deutsche Geheimbasis entstehen sollte. Witterte er die Gefahr, daß Deutschland hier neue Geheimwaffen zum Einsatz bringen würde, die den Krieg im entscheidenden Moment zum Deutschen Sieg führten?

Das verlockende Angebot als „promovierter Forscher“ für das Großdeutsche Reich tätig zu sein, konnte er mit seiner Ideologie nicht verbinden, schließlich war Byrd amerikanischer Staatsbürger. Vielleicht fürchtete er sich vor einer Vergeltungswaffe, die die amerikanische Supermacht vernichtet hätte.

Wie gesagt, das ist natürlich eine rein hypothetische Überlegung, denn finanziell war der Forscher auf jede Einnahme angewiesen. Das würde auch erklären, wieso die Operation High Jump unter der Führung des Admirals stand. Doch dazu später.

Was machten die Engländer in der Antarktis?

Noch bevor Richard Byrd die Invasion auf den Eiskontinent plante, machten sich die Engländer auf den Weg Richtung „Neuschwabenland“. Die Operation „Tabarin“ ist bis heute eines der meist verheimlichten Geheimnisse auf dem Gebiet der Südpolarforschungen.

Der Augenzeugenbericht eines Offiziers gilt als einziger Hinweis für eine unglaubliche Geschichte, die sich tatsächlich abgespielt. [Quelle Nexus Jan/Feb 2006]

„Als in Europa der Frieden verkündet wurde, befand meine Einheit sich gerade in einer Höhle im ehemaligen Jugoslawien. Ich war froh, daß der Krieg endlich zu Ende war, es war uns aber bewußt, daß er für uns durchaus noch weitergehen könnte, denn in der Pazifikregion wurde immer noch gekämpft und in Palästina nahmen die Spannungen ständig zu.

Gott sei Dank mußte ich nicht am Krieg gegen Japan teilnehmen – aber leider wurde ich in Palästina stationiert, wo der Zustrom an Juden und das Aufkommen des zionistischen Terrorismus nicht nur unter der Bevölkerung Angst verbreitete, sondern auch unter den britischen Soldaten, die dorthin geschickt worden waren, um Unruhen zu verhindern. Ich mußte befürchten, daß mein Aufenthalt in Palästina noch lange dauern würde. Viele meiner Kameraden sah ich sterben. Gott sei Dank erhielt ich Anfang Oktober 1945 den Befehl, mich bei meinem Kommandeur zu melden, denn ich war für eine Mission in Gibraltar ausgewählt worden, die so geheim war, daß keiner meiner Offiziere wußte, warum man dafür mich genommen hatte. Ich hatte die Hoffnung, bald ins Zivilleben entlassen zu werden. Wie falsch ich da lag, wurde mir erst sehr viel später bewußt!

Ich sollte ein weiteres Weihnachtsfest an einem Kriegsschauplatz verbringen.

Als ich Gibraltar erreichte, wurde ich über die Einzelheiten der

Mission informiert und begab mich erneut auf Reisen, Ziel sollten die Falklandinseln werden.

Das Ganze wurde immer rätselhafter. Als ich mit weiteren Truppen auf die Insel geflogen wurde, war es uns untersagt worden, Fragen in Bezug auf die bevorstehende Mission zu stellen.

Die Falklandinseln gelten heute als das bestgehütete Geheimnis der britischen Armee. Einen Monat lang mußten wir ein mörderisches Training absolvieren, das uns für den Kampf bei kalter Witterung vorbereiten sollte. Das Training reichte vom Schwimmen im eiskalten Atlantik bis zu Überlebensübung gegen die Naturgewalten in einem Zelt auf South Georgia; das Training war unglaublich hart und den Wahnsinn, den wir durchlebten, schien keinen Sinn zu ergeben. Nach einem Monat jedoch wurden wir von einem Major und einem Wissenschaftler über unsere bevorstehende Mission in Kenntnis gesetzt. Dabei wurde uns klar, daß wenig Aussicht darauf bestand, daß wir alle zurückkehren würden, vor allem, wenn die Vermutungen, über die man uns erzählte, sich als wahr erweisen würden.

Man informierte und, daß wir „ungewöhnliche“ Aktivitäten untersuchen sollten, die sich im Bereich des britischen Stützpunkts Maudheim abspielten, im Gebiet um die Mühlig-Hoffmann Berge herum. Die Antarktis, so sagte man uns, sei „Großbritanniens geheimer Kriegsschauplatz“. Anschließend informierte man uns über britische Aktivitäten während des Krieges in der Südpolregion.

Es war nicht allgemein bekannt, daß die Nazis 1938 und 1939 in der Antarktis gewesen waren und noch viel weniger, daß als Reaktion darauf die Briten begannen, geheime Stützpunkte in der Region zu errichten.

Unser Ziel war die geheimste Basis der Briten, nur 300 Kilometer von dem Ort entfernt, an dem die Nazis ihre Station errichteten. Des weiteren wurde uns berichtet, daß unzählige deutsche U-Boote spurlos verschwunden wären. Die britischen Truppen hät-

ten drei große Namen gefaßt: Heß, Himmler und Dönitz und damit Informationen erhalten, die sie weder mit Rußland noch mit den USA teilen wollten. Diese Informationen veranlaßte die Engländer zu der uns nun bevorstehenden Mission.

Man erwartete einen geheimen deutschen Stützpunkt, auf dem viele Nazis hingeflüchtet sind, außerdem hätten Wissenschaftler im vergangenen Sommer einen Tunnel gefunden. Man erteilte den Forscher den Befehl, erneut den Nazi-Tunnel zu untersuchen. Nur zwei schafften die Rückkehr zur britischen Station, als der antarktische Winter wieder einkehrte. Per Funk sendeten die Forscher absurde Geschichten an den oberen Befehlshaber „Polarmenschen gefunden, alte Tunnel und Nazis, merkwürdige Geräte“. Im Juli 1945 sei der Funkkontakt abgebrochen, ihre letzte Durchgabe „Die Polarmenschen haben uns gefunden...“

Nachdem man uns den Funkspruch vorgespielt hatte, hielt der Major eine mitreißende Ansprache. „Wir werden uns auf den Stützpunkt Maudheim begeben und den Tunnel finden und das Rätsel der Polarmenschen und der Nazis lüften.“

Wir wurden auch darüber informiert, daß auch die USA und Rußland eigene Expeditionen in das Gebiet planten. Durch ein Ablenkungsmanöver wollte man jedoch verhindern, daß die anderen Länder vor den Briten den Stützpunkt entdeckten.

... Wir wurden dann zur Absprungstelle geflogen, 30 Kilometer vom Stützpunkt Maudheim entfernt; Schneefahrzeuge waren bereits dorthin gebracht worden und erwarteten uns. Nachdem wir voller Angst und Sorge mit Fallschirmen über der eisigen Wildnis abgesprungen waren, erreichten wir die Fahrzeuge und von diesem Augenblick befanden wir uns im Krieg.

Wir mußten unter totaler Funkstille operieren. Wir waren allein, ohne Rückendeckung und sollten sich unsere schlimmsten Befürchtungen bestätigen - ohne die Möglichkeit zum Rückzug!

Wir näherten uns dem Stützpunkt vorsichtig, aber als wir ankamen, schien die Basis verlassen wie eine Geisterstadt. Das kam

uns zwar sofort verdächtig vor aber wie bei allen vorherigen Schlachten in denen ich im Krieg mitgekämpft hatte, galt es, einen Auftrag zu erfüllen und unsere persönlichen Ängste sollten dabei unser Urteilsvermögen nicht trüben.

Als wir uns trennten, um die Basis in kleineren Gruppen abzusuchen, löste ein Stolperdraht einen Alarm aus und der plötzliche Lärm versetzte die ganze Einheit in Alarmbereitschaft. Bald darauf hörten wir jemanden rufen, der verlangte zu wissen wer wir seien. Wir konnten nicht sehen, wo die Stimme herkam und hielten unsere Waffen schußbereit. Der Major erklärte der unbekannten Stimme unsere Herkunft. Es handelte sich um einen einzelnen Überlebenden und was er berichtete, versetzte uns noch mehr in Angst und Schrecken und wir wünschten, diesen Ort lieber nicht besucht zu haben.

Der Überlebende behauptete, in Bunker eins befände sich der zweite Überlebende aus dem Tunnel, zusammen mit einem der mysteriösen Polarmenschen, von denen wir ja in der Funkspruchaufzeichnung gehört hatten. Keiner von uns wollte derjenige sein, der den Bunker betrat. Glücklicherweise wurde diese Ehre nicht mir, sondern dem jüngsten Mitglied unserer Einheit zuteil. Er zögerte ein wenig als er noch mit der Tür kämpfte, ging dann schließlich hinein. Als er drinnen war, senkte sich kurze Stille über den Stützpunkt, die Augenblicke später durch zwei Schüsse erschüttert wurden. Dann wurde die Tür aufgerissen und der Polarmensch stürmte in die Freiheit. Keiner von uns hatte mit dem gerechnet, was wir da sahen und der Polarmann war so schnell im Gelände verschwunden, daß nur ein paar vereinzelte Schüsse auf ihn abgegeben wurden.

Mit Furcht und Staunen über das, was wir gesehen hatten, beschlossen wir jetzt, alle in den Bunker zu gehen. Wir fanden zwei Leichen. Die gesamte Einheit lauschte gebannt nun auf die Fragen des Majors, aber es waren die Antworten, die verblüfften. Es stellte sich heraus, daß es sich bei dem Gebiet in der Nähe des

Tunnels um eins der einzigartigen, trockenen Täler der Antarktis handelte und deshalb hatten sie den Tunnel auch so leicht finden können. Alle 30 Mann, die auf dem Stützpunkt Maudheim stationiert waren, erhielten den Befehl, den Tunnel zu untersuchen und wenn möglich, herauszufinden, wohin er genau führte. Sie waren kilometerweit durch den Tunnel gelaufen, bis sie schließlich eine riesige unterirdische Höhle erreichten, in der es ungewöhnlich warm war.

Einige der Wissenschaftler glaubten, daß die Wärme geothermale Ursprungs sei. In der riesigen Höhle hätten sich auch Seen befunden; das gesamte unterirdische Gebiet wurde künstlich beleuchtet.

Die unterirdische Basis sei so groß gewesen, daß sich die Truppe aufteilte und Unglaubliches entdeckte.

Die Nazis hatten angeblich einen riesigen Stützpunkt errichtet und sogar Hafenanlagen für U-Boote gebaut. Der Überlebende erzählte von Hangars für merkwürdige Flugzeuge und jede Menge Ausschachtungen.

Allerdings wurde ihr Eindringen schnell bemerkt, die beiden Überlebenden der Maudheim Basis hätten mit ansehen müssen, wie ihre Kameraden gefangen genommen und später exekutiert wurden. Schnell rannten die Zwei in Richtung Tunnelausgang, doch zu spät die Polarmenschen waren ihnen bereits auf den Fersen.

Es gelang ihnen zu fliehen aber der Winter stand vor der Tür und die Aussichten herausgeholt zu werden, waren eher schlecht. Sie hätten es für ihre Pflicht gehalten, das Wissen über den geheimen Nazi-Stützpunkt weiterzugeben; also trennten sie sich, jeder mit einem Funkgerät ausgerüstet und warteten in verschiedenen Bunkern. Einer von ihnen lockte einen der Polarmenschen in den Bunker, in der Hoffnung, den Eindruck zu erwecken, nur er habe überlebt. Der Plan schien zu funktionieren aber er kostete ihm sein Leben. Das Rätsel um die Polarmenschen wurde erklärt

– wenn auch nicht wirklich befriedigend. Und auch die Frage, wie die Nazis die Energieversorgung aufrechterhielten, wurde beantwortet, wenn auch nicht wissenschaftlich erklärt. Die Energie habe von Vulkanen gestammt, von denen sie genug Hitze erhielten, um Dampf zu produzieren, was auch als Erklärung für die Produktion einer gewissen Menge an Strom diene; allerdings hätten die Nazis offensichtlich noch eine unbekannte Energiequelle beherrscht, denn der Überlebende behauptete... „Nachdem was ich sah, kann die Menge an Strom nicht nur mit Dampf produziert worden sein“.

Unser Wissenschaftler hielt das meiste von dem, was der Mann erzählte, für Unsinn und warf ihm mangelnde wissenschaftliche Kenntnisse vor. Trotzdem glaubte ihm der Major. Er wollte mehr über den Feind wissen, mit dem wir es da zu tun hatten, aber in erster Linie interessierte ihn im Augenblick, was der Polarmensch wohl als nächstes tun würde. Der Überlebende antwortete auf diese Frage, „Er wird abwarten, uns beobachten und sich fragen, ob wir wohl anders schmecken.“

Daraufhin erteilte der Major sofort den Befehl, Wachen aufzustellen und beriet mit dem Wissenschaftler die nächsten Schritte. Am nächsten Morgen erhielten wir dann den Befehl, den Tunnel zu untersuchen und somit verbrachten wir die nächsten 48 Stunden damit, Richtung Tunnel zu gehen. Als wir ankamen, schauten wir erstaunt ins Tal, statt einer eisbedeckten Tal-Ebene, erinnerte das Gebiet eher an die nordafrikanische Sahara. Wir errichteten unser Lager, was uns besonders schwer fiel in Anbetracht der Tatsache, daß es im arktischen Sommer nie dunkel wird und mit den Gedanken im Kopf, was uns am nächsten Tag bevorstehen würde. In dieser Nacht wurden unsere Befürchtungen dann noch wahr, denn der Polarmann kehrte tatsächlich zurück. Diesmal gab es jedoch keine Opfer auf unserer Seite, denn der Polarmann wurde getötet nachdem wir ihn ins Camp lockten. Der Wissenschaftler untersuchte den Mann und stellte fest, daß der Polarmann in der

Lage war, mehr Haare gegen die Kälte zu produzieren. In einen Leichensack verstaut, wollte ihn der Wissenschaftler unter besseren Bedingungen genauer untersuchen.

Am nächsten Morgen wurde beschlossen, daß zwei Männer mit dem Leichnam, den Fahrzeugen, der Ausrüstung und vor allem den Funkgeräten am Tunneleingang zurückbleiben sollten. Der Major, der die Expedition leitete, brauchte den Norweger und den Wissenschaftler aufgrund ihrer Fachkenntnisse; auch der Überlebende war für den Erfolg der Mission unerlässlich. Der Rest von uns wollte mit ihnen gehen. Ich selbst wurde zusammen mit vier anderen Glückspilzen ausgesucht, an einer der aufregendsten und möglicherweise wichtigsten Expeditionen der Menschheitsgeschichte teilzunehmen.

Die zwei die zurückbleiben mußten, waren enttäuscht, aber ihre Aufgaben genauso wichtig.

Während wir neun uns vorbereiteten, achteten wir darauf, genug Munition und Sprengstoff mitzunehmen um notfalls einen kleinen Krieg zu führen und den Stützpunkt hoffentlich vollständig zu zerstören, denn das war unsere Mission.

Wir gingen in den Tunnel hinein und nach etwa vier Stunden sahen wir einen Lichtschimmer. Das Licht war noch eine ganze Stunde von uns entfernt. Jeder von uns machte sich Gedanken, was sich am Ende des Tunnels wohl erwarten würde.

Schließlich erreichten wir eine riesige, beleuchtete Höhle. Der Überlebende führte uns zu der Stelle, wo sie angeblich Zeugen der Exekution geworden waren. Als wir die gesamte Höhlenanlage überblicken konnten, waren wir beeindruckt von der großen Anzahl an Menschen, die dort wie Ameisen umherwimmelten, aber noch beeindruckender waren die riesigen Ausmaße der Konstruktion. Es sah alles so aus, als seien die Nazis schon immer auf Antarktika gewesen. Nachdem wir zwei Tange lang vorsichtig alles erkundeten, suchten der Major und der Wissenschaftler nach geeigneten Plätzen für die Minen. Die gesamte Decke sollte

vermint werden, außerdem der Generator, die Treibstofflager und wenn möglich die Munitionsdepots. Den ganzen Tag lang platzierten wir die Minen und machten noch mehr Fotos und als die Chancen gut standen, nicht entdeckt zu werden, konnten wir eine Geisel nehmen, die zusammen mit den Fotos der neuen ziemlich fortschrittlichen Nazi-Technologie und dem Polarmann als Beweis für die Existenz des Stützpunkts dienen würde.

Als alles vermint war und wir genug Beweise gesammelt hatten, brachen wir in Richtung Tunnel auf aber unglücklicherweise wurden wir entdeckt und weitere Polarmenschen und ein Trupp Nazis nahmen die Verfolgung auf. Als wir den Tunnel erreichten, mußten wir ein Hindernis in den Weg legen, um den Feind so lange aufzuhalten, bis die Minen detonierten. Einige Minen waren am Tunneleingang platziert, und als wir die Explosion hörten, hofften wir, daß nicht nur der Stützpunkt gesprengt wurde, sondern auch unsere Verfolger. Wir irrten uns. Die Detonation versperrte zwar den Tunnel, aber die Nazis und die Polarmenschen jagten uns weiterhin. Wir zogen uns kämpfend zurück, doch nur drei von zehn entkamen dem Tunnel: der Norweger, der Wissenschaftler und ich. Die anderen fielen, indem sie sich tapfer für die wenigen Überlebenden opfereten.

Als wir schließlich das sichere Tal erreichten, platzierten wir genügend Sprengstoff am Eingang des Tunnels um ihn dauerhaft zu versperren. Nach der Explosion gab es nicht einmal mehr einen Hinweis darauf, daß dort je ein Tunnel existierte.

Merkwürdigerweise waren nur wenig Beweisstücke erhalten geblieben.

Das Camp wurde aufgelöst und wir kehrten zum Stützpunkt Maudheim zurück, von wo wir evakuiert wurden. Als wir South Georgia erreichten, erhielten wir die Anweisungen, mit niemandem über das Erlebte zu sprechen.

Wie die Engländer von der Neuschwabenland-Basis erfuhren

„Meine U-Bootsmänner, sechs Jahre U-Bootkrieg liegen hinter uns. Ihr habt wie Löwen gekämpft. Eine erdrückende Übermacht hat uns in die Enge getrieben. Eine Fortsetzung des Kampfes von den wenigen verbleibenden Stützpunkten aus ist unmöglich- U-Bootmänner, ungebrochen in eurem kriegerischen Mut, ihr legt eure Waffen nieder nach einem herrischen Kampf, der seinesgleichen sucht. Wir gedenken der Kameraden, die ihre Loyalität zu Führer und Vaterland mit ihrem Tod bezahlt haben. Kameraden, behaltet euren U-Boot-Geist, mit dem ihr auf See gekämpft habt, in Zukunft bei, tapfer und unerschütterlich, zum Wohlergehen unseres Vaterlandes. Lang lebe Deutschland!

Euer Großadmiral.

Großadmiral Carl Dönitz 4. Mai 1945, als er seine U-Boot Flotte zum Rückzug aufforderte.

16 deutsche U-Boote versanken zwischen Oktober 1942 und September 1944 im Südatlantik.

Da die meisten dieser U-Boote im Geheimen operierten, schöpften die Briten schnell Verdacht, daß sich im Gebiet „Neuschwabenland“ eine deutsche Basis befinden könnte.

Mysteriös ist zudem eine Titelmeldung eines amerikanischen Magazins, in dem zu lesen war: „Antarktischer Zufluchtsort gefunden“, oder wie Tage später ein anderes Tagesblatt schrieb: „Hitler war am Südpol“ (Le Monde 18. Juli 1945)

Wie aber haben die Amerikaner von dieser Geheimbasis so schnell erfahren?

Richard Byrd berichtete dem amerikanischen Militär über den möglichen Bau einer deutschen Geheimbasis und suchte 1941 am Südpol nach Beweisen. Diese Mission verlief unbe-

merkt und völlig im Geheimen. Byrd leitete die Expedition mit einer handvoll Männern. Schlecht ausgerüstet und im Falle eines Angriffs auf jeden Fall unterlegen, trauten sich Byrd und seine Crew nur mit genügend Sicherheitsabstand in die Nähe des Gebiets Neuschwabenland. Zu jenem Zeitpunkt bauten die Deutschen an ihrer polaren Geheimbasis. Byrd erblickte am Rande der Eiszone unzählige deutsche Schiffe. Sein Verdacht hatte sich bestätigt, Himmlers und Heß Pläne waren keine utopischen Hirngespinnste sondern Realität. Die Amerikaner wurden von dem Bauvorhaben unterrichtet und mußten tatenlos mit ansehen, wie Hitler sein Großdeutsches-Reich immer weiter ausbaute. Byrd drängte die Regierung, die Basis zu zerstören, doch fehlten Kapazitäten für einen Vergeltungsschlag. Die deutschen U-Boote hatten sich zu einer Anzahl von 463 Stück angehäuft und galten als stärkste Flotte der Welt.

Noch rätselhafter waren die Beobachtungen Englands, als am 10 Juli 1945 das deutsche U-Boot 530 in Argentinien anlegte. Ihre Befürchtung: ein geheimer Rohstofftransfer zwischen Südamerika und Deutschland. Die Briten beobachteten die Seerouten der deutschen U-Boote ganz genau und stellten fest, daß im Frühsommer 1945, also kurz vor Kriegsende, viele U-Boote spurlos verschwunden waren. Der Verdacht einer Geheimbasis im Südpol schien sich für die Engländer bestätigt zu haben. Sie fügten alle Puzzleteile zusammen, die Briten wußten von der Expedition „Neuschwabenland“ und seit dem glaubten sie auch, daß dort eine Geheimbasis errichtet wurde, zudem arbeitete das Nachrichtennetzwerk des SOE (Special Operations Executive) und des SIS (Secret Intelligence Service) eng zusammen.

Bis heute jedoch sind keine Unterlagen über die britische Operation vorhanden und nur der letzte Augenzeugenbericht gibt uns eine ungefähre Vorstellung, was Byrd nur wenige Monate später erwartete.

Operation High Jump

Die Operation High Jump zählt sicher zu einer der ausführlichsten behandelten Nachkriegs-Expeditionen der Amerikaner (Siehe Quellenverweise). Aus diesem Grund verzichte ich auf die komplette Darstellung der Ereignisse und komme gleich auf die wesentlichen Punkte der antarktischen Kriegsschlacht zu sprechen. Nach den Nürnberger Prozessen startete der Admiral die Expedition High Jump, in der Hoffnung, daß er dort den letzten Stützpunkt der Deutschen vernichten konnte. Außerdem hofften die Alliierten, noch unbekannte Nazi-Technologien vorzufinden – Ihr Verdacht würde sich bestätigen, doch anders als sich die Alliierten erhofft hatten.

Carl Dönitz hatte bereits den Briten über die Basis berichtet und war somit eine Schlüsselfigur der Amerikaner. In der Hoffnung, daß die Briten nicht alle geheimen Verstecke am Südpol entdeckt hatten, brach Byrd mit einer riesigen Kriegsflotte Richtung Südpol auf. Zwei Jahre lang planten die Alliierten Mächte für die Expedition ein, mit dem Ziel soviel Informationen wie möglich über das geheime Nazigebiet zu gewinnen. Doch schon nach sechs Monaten brach Byrd die Expedition mit herben Verlusten ab – was war geschehen?

Kurz vor Ankunft im deutschen Hoheitsgebiet mußte Byrd fassungslos mit ansehen, wie seine gesamte Flotte von einer Armada deutscher Kriegsschiffe angegriffen wurde, doch nicht nur das!

Als amerikanische Piloten sich der Basis „Neuschwabenland“ näherten, griffen die Deutschen mit der sagenumwobenen KSK/Donar-Strahlen-Kanone an. Die Kampfflieger hatten keine Chance, die Strahlen trafen die Flugzeuge und zerfielen anschließend regelrecht zu Staub. In einer zweiten Welle von Angriffen, flogen nun auch die besagten Flugscheiben über die Schiffsflotte und griffen ebenfalls mit der Strahlenkanone an. Byrds Befürchtungen hatten sich bewahrheitet. Kaum Chance auf einen Sieg, kehrte

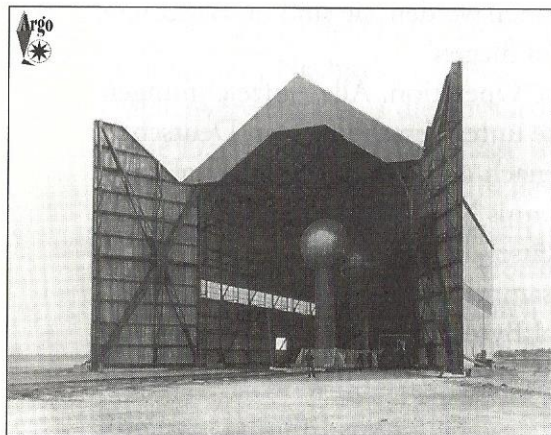
der Forscher mit herben Verlusten zurück. In einer öffentlichen Stellungnahme sagte er, daß im Falle eines erneuten Krieges die Deutschen auf jeden Fall gewinnen werden, sie sind im Besitz von „Flugzeugen, die von Pol zu Pol fliegen“.

Seitdem schwieg Byrd über die Operation. Alle Aufzeichnungen darüber befinden sich bis heute unter Verschuß. Den Deutschen ist es aber gelungen die Basis nach den Angriffen der Engländer erneut zu errichten, das Geheimnis Neuschwabenland ist bis heute eines der meist gehüteten Rätsel der Deutschen.

Merkwürdig sei in diesem Zusammenhang eine angebliche Tagebuchaufzeichnung des Admiral Byrds, als er sich 1947 erneut auf die Suche nach den Deutschen machte, diesmal sollte der Nordpol sein Ziel werden.

Über die Herkunft dieses Buches ist nur wenig bekannt, ob es sich wirklich um Byrds Aufzeichnungen handelt, ist bis heute strittig. Hatten die Nazis auch das Geheimnis der Hohlwelt gelüftet? Wir wissen, daß Karl Haushofer viele Male nach den Eingängen zur „Inneren Erde“ forschte und Himmler Truppen um die ganze Welt aussandte, um danach zu suchen. Nach Byrds Aufzeichnungen ist es den Deutschen gelungen.

Die Antriebstechnischen-Werkstätten



Auf der Suche nach Be-
weisen für die Flugschei-
benforschung erhielt ich
beeindruckende Bilder.
Die Aufnahmen sprechen
für sich, die Antigravita-
tionsforschung ist kein Ge-
heimnis...

Wir erinnern uns, die in
den Thule-Werkstätten ent-
wickelten Haunebu Flug-
scheiben waren ein Nach-

folgemodell der Vrill 1 aus den Antriebstechnischen Werkstätten.
Die Geheimabteilung der Waffen-SS entwickelte eine neue An-
triebstechnik, die wesentlich stabilere Flugmanöver ermöglichte,
als die bisherigen SM-Antriebskörper (Schumann-Levitations
Antriebe).

Auch die Nutzlast konnte durch diese Verbesserung nahezu ver-
doppelt werden. Die fotografierten Spannungs-Körper lassen
uns erahnen, wie groß die Flugscheiben in Wirklichkeit waren.
Auffallend auf den Fotos ist das kugelförmige Ende, die Module
wurden mit der Spannungskugel nach unten in die Flugscheibe
montiert.

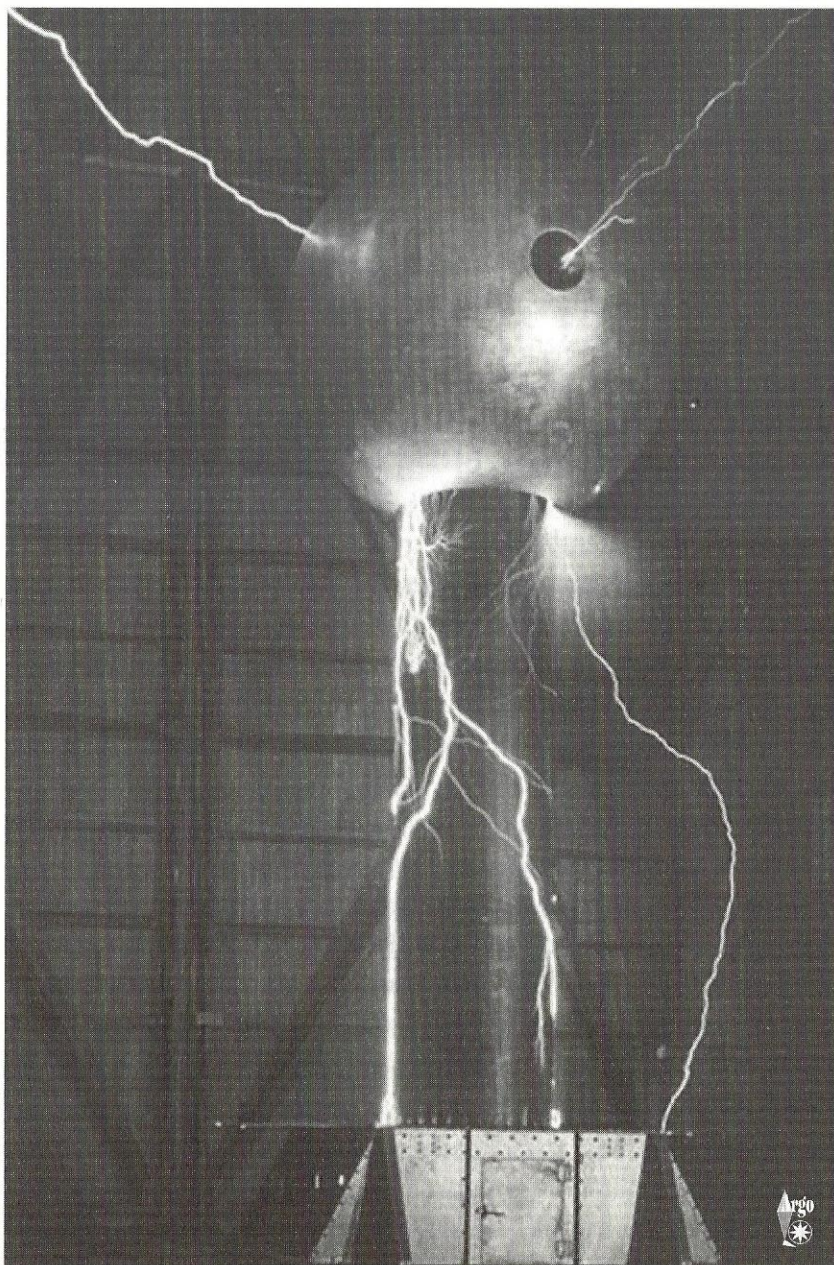
Die Metallkörper erzeugten ein starkes elektrisches Feld, beson-
ders schön ist das auf der Detailaufnahme zu erkennen. Eine Ak-
tennotiz eines Ingenieurs aus den Antriebstechnischen Werkstät-
ten bestätigte die Aufnahmen, „Noch bevor sich die Flugscheibe
vom Erdboden erhob, zuckten Tausende von Blitzen aus der Bo-
denplatte, selbst von hundert Metern Entfernung konnte man
die Spannung aus dem riesen „Zerstörer“ sehen...“

Der Start war das eigentliche Problem. Die Erdanziehungskraft

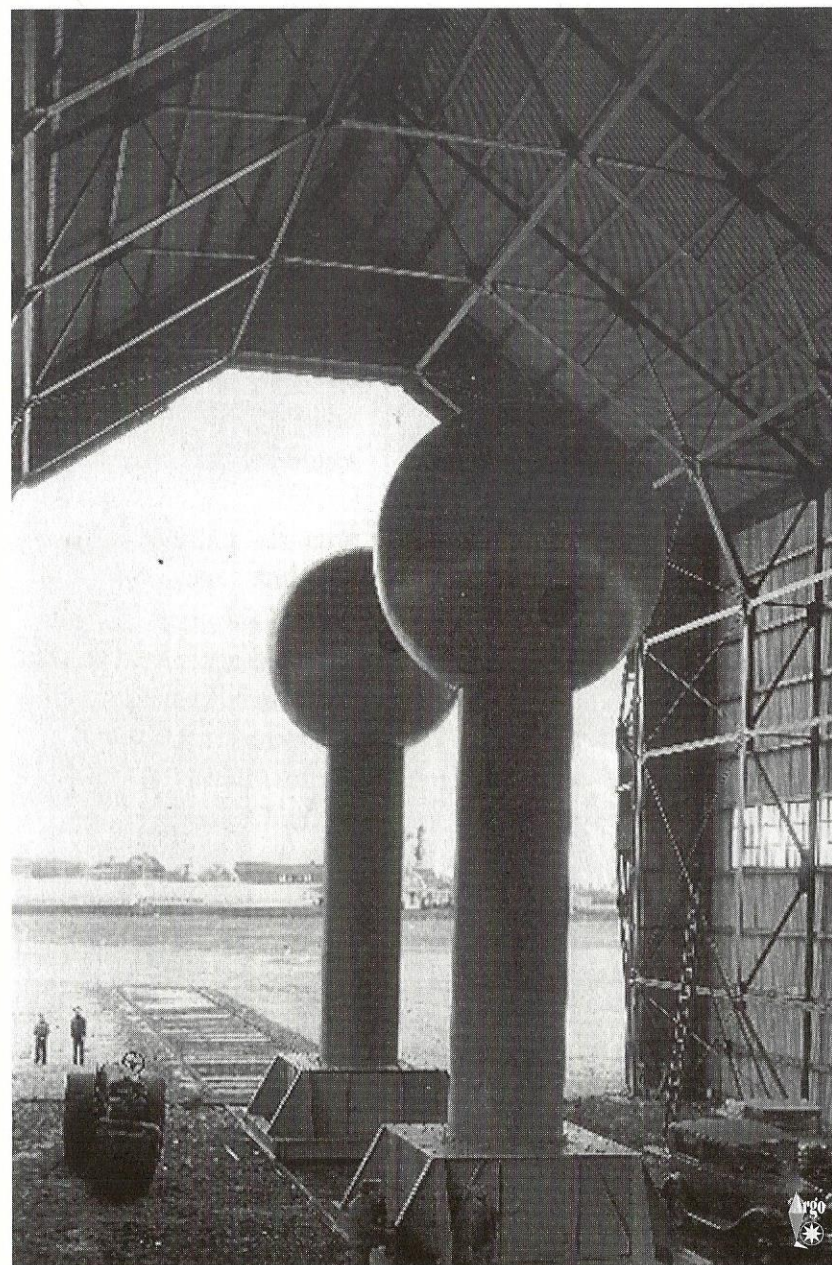
galt es zu überwinden, ohne daß die am Bord befindlichen Per-
sonen die enormen Antriebskräfte spürten. Wie eine Feder sollte
die Flugscheibe in den Himmel steigen. Unvorstellbar diese Ge-
danken, wenn man bedenkt, welchen G-Kräften ein heutiger
Astronaut bei einem Raketenstart ausgesetzt ist. G-Kräfte: (Als
g-Kraft richtiger hieße es g-Faktor) bezeichnet man die Belastung
eines Körpers (z. B. von Menschen und anderen Lebewesen, aber
auch von Gegenständen) durch Beschleunigung, insbesondere
beim Start von Raketen, Kurvenflug von Kampfflugzeugen und
Kunstfliegern sowie bei Fahrgeschäften, wie z. B. Achterbahnen,
aber auch bei starken Bremsungen (negative Beschleunigung).
Aber einmal von der Antriebs-Konstruktion abgesehen, die Hal-
le auf den Fotos zeigt, mit welchem Aufwand diese Tests unter
Ausschluß der Öffentlichkeit betrieben wurden. Die Gefahr von
unberechtigten Personen auf diesem Gelände bestand jederzeit,
zumal die Halle allein durch die Größe schon auffiel. Die anderen
Gebäude der Vrill- und Thule-Werkstätten waren wesentlich klei-
ner. Nur die SS-Flugscheibenfabrik in Brandenburg besaß drei
dieser Montagehallen, wobei die auf dem Foto gezeigte Anlage
die kleinste war.

Es grenzt an ein Wunder, daß der Bau dieser Flugscheiben fast bis
Kriegsende geheim gehalten wurde.

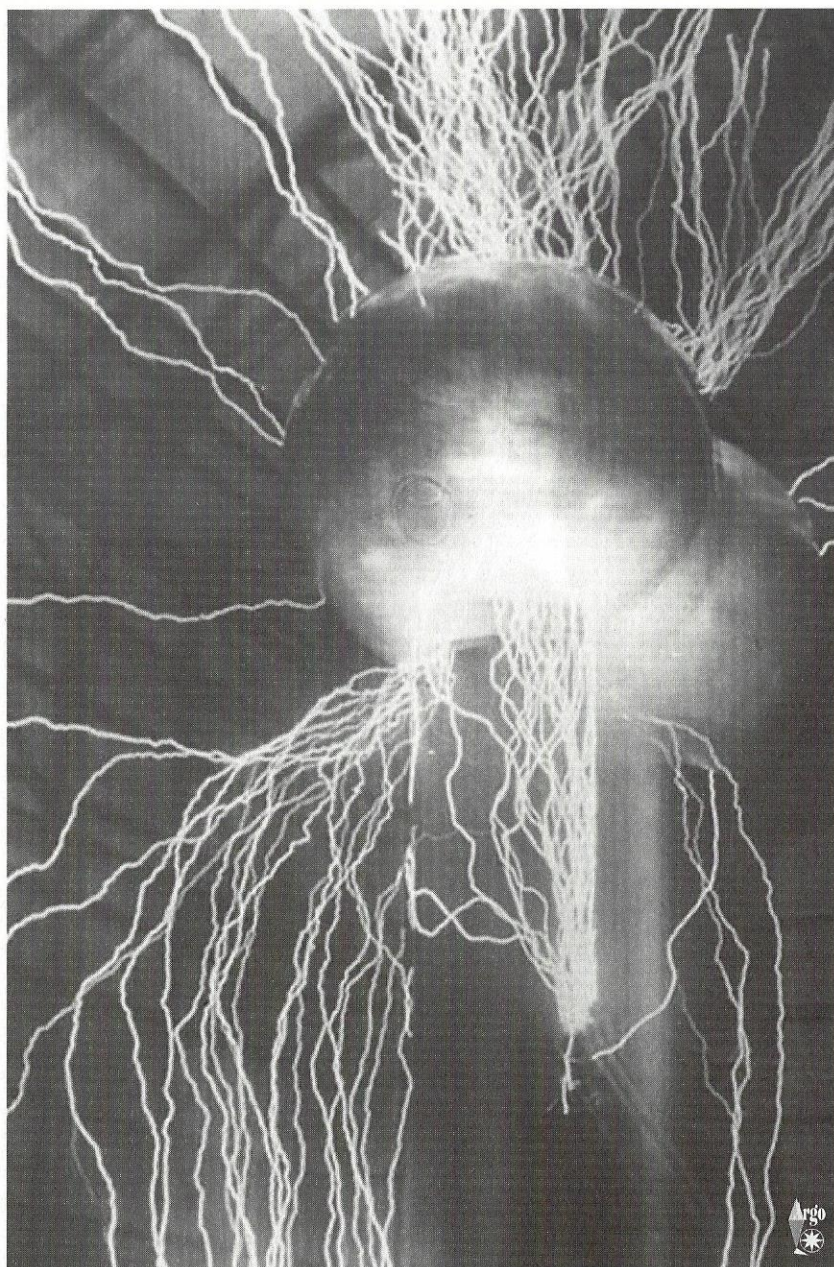
Eines verraten die Bilder noch, bei den fotografierten Antriebs-
körpern handelt es sich um die Baureihe der Haunebu II oder
III. In der Vrill 7 bzw. Vrill Odin wurden verbesserte Antriebstech-
niken verwendet, Blitze während der Startphase tauchten nicht
mehr auf. Vrill 7 war die erste geräuschlose Flugscheibe der Vrill
o.H.G.



Riesige Generatoren zur Stromerzeugung wurden auch in den Haunebu-Flugscheiben verwendet.



Robert J. Van de Graaff's High-Voltage Generator, Aufnahme aus dem Jahre 1933 im Dezember.



Die Stromerzeugung war enorm stark, beim Start einer Haunebu-1 wurden ähnliche Strömungen gemessen.

Die Geheimanlagen in Pilsen

Um die Produktion während der Kriegsjahre fortzuführen, ließ Himmler mehrere sogenannte „Geheimfabriken“ bauen. Hans Kammler überwachte die größten Anlagen: Jonastal in Thüringen, der Riese im Eulengebirge (Heutiges Polen) und eine unterirdische Anlage in Pilsen (heutiges Tschechien).



Pilsen galt sicher als eine der geheimsten Anlagen jener Zeit, denn bis heute sind kaum Informationen über die unterirdische Anlage bekannt. Selbst die Russen erfuhren erst Jahre später über die Existenz dieser Anlagen.

Im Gegensatz zu Jonastal und Riese fand hier keine Produktionen statt. Pilsen galt als unterirdischer Parkplatz der Haunebu- und Vril-Flugscheiben. Tief im Inneren des Gebirges befindet sich vermutlich noch heute die letzte unentdeckte Geheimanlage der Deutschen.

Von hier aus startete Hans Kammler zum Planetensystem Aldebaran.

Die seit längerem existierende Meinung, Kammler hätte sich kurz nach Kriegsende mit den Russen verbündet, gehört ebenso zu den großen geschichtsverfälschenden Lügen, wie die Verleumdung der deutschen Flugscheiben.

Die Gerüchte über Kammler zeigen, wie gut es den Russen gelungen ist, Spuren seines Verbleibes zu verschleiern. Kein Mann wurde mehr von den russischen und amerikanischen Geheimdiensten gesucht, als der deutsche Generaloberst. Mit der Ver-

breitung, Kammler hätte sich in Prag gestellt und würde mit der russischen Regierung kooperieren, gelang es der Roten Armee den Druck auf die USA zu erhöhen. Beide Siegermächte wollten ihre Stärke unter Beweis stellen. Die Amerikaner befürchteten, daß Kammler alle Nazi-Technologien den Russen übergebe die somit zu einer unbesiegbaren Nation heranwachsen würde. Die Russen suchten nun alleine nach dem vermißten Generaloberst, ohne von den US-Soldaten gestört zu werden. Doch die Wirklichkeit war eine andere, niemals hätte sich Hans Kammler von den Russen kaufen lassen. Richtig ist allerdings, daß Kammler sich kurz vor Kriegsende in Prag aufhielt. Von hier aus startete er zu der Geheimbasis nach Pilsen, um dann mit Maria Orsic nach Aldebaran zu fliehen.

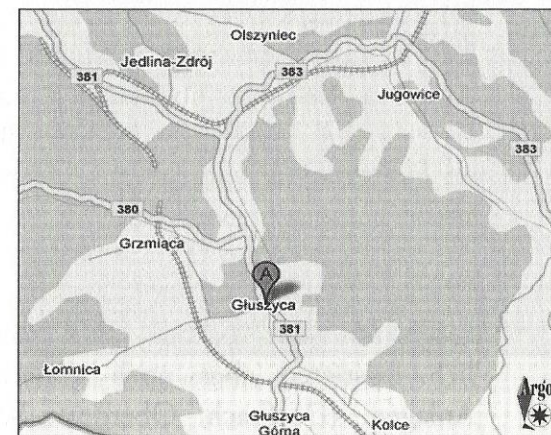
Doch nun zurück zur Anlage. Der Eingang befand sich unweit von Pilsen in einem großen Waldgebiet. Eingebettet von sanften Hügeln vermutete hier niemand die Geheimanlage. Ähnlich wie Jonastal wurde die Anlage unterirdisch gebaut. Von hier aus gelang man über einen endlos verlaufenden Tunnel in eine riesige Halle mit den gelagerten Flugscheiben.

Die Existenz dieser Anlage ist bis heute kaum bekannt, auch Fotos oder Aufzeichnungen finden sich nicht. Nur ein paar wage Erzählungen lassen darauf schließen, was sich unter der Erde abspielte. Zur obersten Kommandosache erklärt, muß der Bau an Hitler vorbei unbemerkt vollendet worden sein. Außer Kammler wußten nur ein paar Leute der Vril- und Thule-Gesellschaft über das Bauvorhaben Bescheid. Die Antriebstechnischen Werkstätten hatten die Halle zwischenzeitlich als Zwischenstop für Ihre Testflüge genutzt. Die Flugscheiben starteten aus der Halle und flogen über eine Geheimtür nach draußen.

Wahrscheinlich existiert noch heute ein Teil dieser rätselhaften Anlage, doch die Wahrheit wird wohl nie wirklich ans Licht kommen.

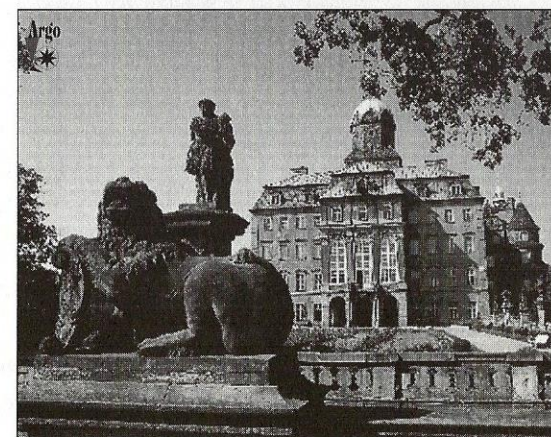
Das letzte Geheimnis – Der Riese

Kammlers technisches Labor befand sich im Eulengebirge. Hier existierte die einzige Testanlage, die Flüge mit Thule-Flugscheiben in einem geschlossenen Raum ermöglichte. Diese Start- und Landemanöver ermöglichten es Messungen durchzuführen und das Flugverhalten zu beobachten. Bis heute wird



der wahre Zweck dieses Labors verschwiegen. Zwischen 1943 und 1945 wurde die Anlage gebaut, zeitgleich mit Jonastal entstand so eine der größten Geheimanlagen der Deutschen. Laut Auf-

zeichnungen erstreckt sich die Anlage auf einer Gesamtfläche von 352 qkm. Im Mittelpunkt stand das Führerhauptquartier, des Führers. Hitler wurde aber erst später in die komplexen Bauvorhaben eingeweiht, um zu verhindern, daß Spione um dessen Person Wind von der Sache bekamen. (Besonders Canaris traute Hitlers



Schloß Fürstenstein

„Helfer“ nicht, einige hielt er für russische Spione. Kammler vertraute auf die Aussagen Canaris dies führte letztendlich dazu, daß Kammler viele Projekte unbemerkt an Hitler unternahm.)

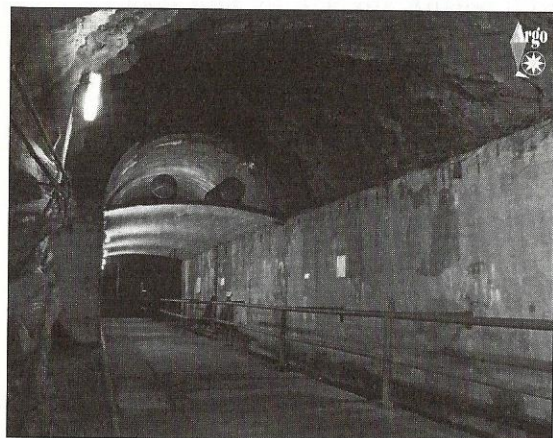
Kommen wir nun zum Komplex der Anlage:

Schloß Fürstenstein und Schloß Bad Charlottenbrunn

Die für den Bau verantwortlichen Leiter Fritz Todt und Bauleiter Xaver Dorsch wohnten während der Fertigstellung in den beiden Anwesen. Kammler übernachtete vorwiegend im Schloß Charlottenbrunn, Schloß Fürstenstein sollte nach Bauende der Anlage als Führersitz dienen. Albert Speer hatte bereits Pläne für dessen Umbau ausgearbeitet.

Die Stollen

Insgesamt sind sieben Stollenanlagen bekannt, vermutlich existieren aber noch andere, bisher nicht entdeckte Anlagen. (Dorfbach, Oberdorf, Wolfsberg, Ramenberg, Fal-



Der „Riese“, Einblicke in die Stollenanlage.

kenberg, auf den Säuf-
erhöhen und unmittel-
bar beim Schloß
Fürstenstein.) Die Bauwei-
se ist mit der Anlage Jonastal
nahezu identisch. Dorf-
bach hat ein Ausmaß von
2500 m² und war bereits
zu 15% betoniert. Inse-
gesamt gab es drei Zugänge
um in den Stollen zu ge-
langen. Fast fertiggestellt
war dagegen der Stollen

„Säuferrhöhe“. Die 1700 m lange Anlage besaß zwei Längs- und vier Querstollen. Außerdem verfügte die Säuferrhöhe bereits über einen Fahrstuhlschacht.
Ramenberg hatte insgesamt drei Eingänge, mit 700 Metern zählte sie zu den kleinsten Stollen vom „Riesen“. Über die Nutzung dieser Anlage herrschen viele Meinungen, nicht zuletzt deswegen, weil Geschichtshistoriker bis heute versuchen die Thematik

„Wunderwaffen“ ins Reich der Mythen und Märchen zu verbannen. Dabei ist es eine Tatsache, daß die Rote Armee alles unternommen hat, um gerade diese Geheimanlage vollständig zu erforschen. Bis heute ist nur ein kleiner Teil für die Öffentlichkeit zugänglich. Alte Aufzeichnungen der SS geben uns aber eine wage Vorstellung von dem

wieder, was bisher nur vermutet wurde. Neben den Thule-Flugscheiben wurden hier noch zahlreiche andere Wunderwaffen der Nationalsozialisten konstruiert.

Dazu zählt unter anderem auch der V-7 Diskus Flieger. Eine technische Entwicklung von Schriever Habermohl, das in Prag fertiggestellte „Rundflugzeug“ flog des öfteren Richtung „Eulengebirge“. Technisch war die Diskusscheibe ein hochmodernes Flugobjekt, erreichte es doch bei voller Flugleistung 1,97 fache Schallgeschwindigkeit. Die V-7 erreichte eine Flughöhe von 25 000 Metern und flog 750 km/h. Mit einer Treibstoffmenge konnte der Diskusflieger sage und schreibe 12 125 km weit fliegen. Zu verdanken ist dies auch einer besonderen Treibstoffmischung des Physikers Dipl. Ing. Nowak. Ursprünglich sollte die V-7 als schnellster Senkrechstarter deutscher Wunderwaffen in die Geschichte eingehen. Alle Testflüge verliefen erfolgreich, doch zum Durchbruch ist es nie gekommen. Das Problem war wieder einmal die eingeschränkte Nutzlast die somit das Aus für dieses ehrgeizige Projekt bedeutete. Wer heute die Anlagen in Polen besichtigen möchte, wird vielleicht selbst feststellen, daß bis heute noch viele Fragen unge-



Teilweise endlos scheinen die Wege zu sein...

klärt sind. Eine nicht weniger interessante Theorie vermutet, daß ein Teil der Stollen auch als unterirdische Chemiefabrik diente. Biologische Kampfstoffe waren auch damals bereits in der Erforschung. Außerdem arbeitete die Waffen-SS an einer neuartigen Molekularbombe, die gleichzusetzen ist mit einer heutigen Wasserstoffbombe. Insgesamt kostete der Bau sage und schreibe 150 Millionen Reichsmark. Aufgrund der Priorität, die dem „Riesen“ zugesprochen wurde, fand hier sicher mehr statt, als uns die Geschichtshistoriker weiß machen wollen.

Wenceslas Mine

Die Wenceslas Mine in der Nähe von Ludwigsdorf (heutiges Polen) war Außenstelle der Gesamtanlage „Riese“. Wissenschaftler

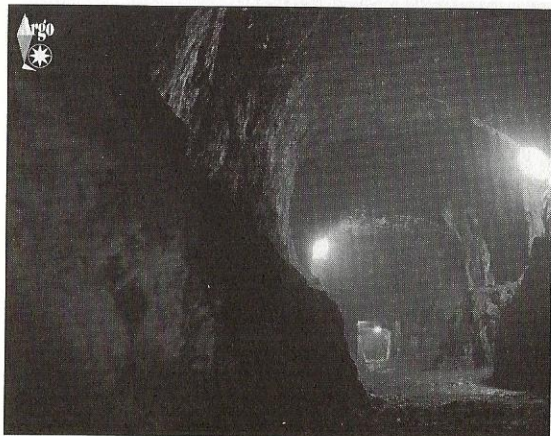
vermuten, daß Kammler hier mit der „Glocke“ experimentierte und nicht nur das...

Die Glocke befand sich in einer unterirdischen Halle auf dem Gelände der Wenceslas Mine. Das gebaute „Stermentor“ sollte zum Prunkstück der revolutionären Nazi-Technologie werden. Die Funktion der Glocke habe ich bereits im Kapitel „Kammler“ ausführlich be-

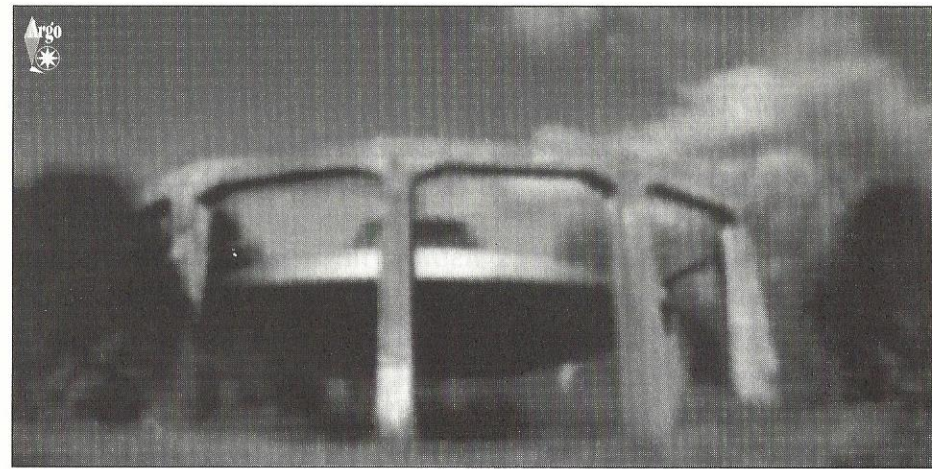
schrieben, aber auf dem Gelände befindet sich noch ein weiteres Monument deutscher „Geheimtechnologie“.

Einzigartig ist ein megalithenförmiger Steinkreis, der immer wieder zu Spekulationen deutscher „Geheimtechnologie“ führt.

Unter Aufsicht Jakob Sporrenbergs diente die Konstruktion als Flughalle für Thule-Flugscheiben. Im Dritten Reich war das „Mo-



Riesige Hallen lassen vermuten, daß hier große Geheimobjekte versteckt wurden.



Das Thule-Flugscheibenlabor führte Test während des Fluges durch.

nument“ eine Halle. Ein Blick von draußen ins Innere des Gebäudes war nicht möglich. Der noch heute stehende Betonkreis ist das Überbleibsel dieser geheimen „Testanlage“. Die zerborstenen Stahllanker oberhalb des Kreises lassen darauf schließen, daß im Inneren des Gebäudes ein enormer Druck herrschte. Eine Erklärung dafür könnten die Antriebsmotoren der Thule-Triebwerke sein. Durch das bewährte Implosionsverfahren wurde sämtliche atmosphärische Energie ins Innere der Triebwerke eingesaugt, diese wiederum wandelte die „Raumkraft“ in Tachyonen-Energie um.

Der Druck auf die Wände war so enorm groß, daß die Stahlträger zu bersten anfangen. Einige mußten während der Testphase sogar erneuert werden.

Kammler beobachtete des öfteren die Versuchsreihe und ermutigte Sporrenberg weiter am Ball zu bleiben. Nach Kriegsende arbeitete Jakob Sporrenberg für die Alliierten, sein Wissen erwies sich für die Amerikaner als besonders nützlich. Lange Zeit suchten sie auf dem Gelände nach Hinweisen, doch Kammler ließ vorsorglich alles in Sicherheit bringen.

Das letzte Rätsel in Jonastal

Fast alle Menschen stolpern irgendwann einmal in ihrem Leben über die Wahrheit. Die meisten springen schnell wieder auf, klopfen sich den Staub ab und eilen ihren Geschäften nach, als ob nichts geschehen sei...

Zitat von Winston Churchill



Das bei Arnstadt liegende Jonastal ist heute ein Mekka für Abenteuerer und Schatzsucher. Vermutet man hier nicht nur die besagten „Wunderwaffen“, sondern das verlorengegangene Bernsteinzimmer. Bis heute befinden sich alle Unterlagen über diese Anlage in den Geheimarchiven der amerikanischen

Regierung. Warum werden bis heute die letzten Hinweise der Öffentlichkeit vorenthalten?

Auf einer schmalen Straße geht es von Arnstadt Richtung Jonastal, eingebettet in eine hügelige Landschaft mit Muschelkalkzügen, befindet sich die letzte große Geheimanlage des Dritten Reiches. Heute ein idyllisches Kleinod, war hier im Jahre 1944 buchstäblich die „Hölle“ los.

Die riesige Baustelle erfüllte das gesamte Gebiet mit einem großen Lärmpegel. Loren und Feldbahnen brachten den Schutt aus den Stollen, der durch Sprengungen an den Steilwänden der Muschelkalkhügel entstand.

Eine Unzahl an Häftlingen und Arbeitern mußten diese Anlage fertigstellen. Bewacht wurde der Bau von Soldaten der SS. Die

Sonderbaumaßnahme S III Jonastal war wie Pilsen und Riese ein absolut geheimes Bauprojekt.

Ab Herbst 1943 fuhren unzählige Züge in den Bahnhof Ohrdruf ein um Material für Jonastal anzuliefern. Namen wie Kammler, Himmler und Göring spielten auch hier die entscheidende Rolle. Himmler und Göring erteilten den Auftrag und Kammler leitete das Projekt. Insgesamt wurden 25 Stollen in den weichen Muschelkalk gesprengt. Die „Antriebstechnischen Werkstätten“ besuchten während der Bauphase die Anlage. Es waren die Damen Heide Lehmann und Erika Behn, die mit Unbehagen in die fast fertigen Stollen hineingeführt wurden (nachzulesen in „Verschwiegene Existenz – Leben der Maria Ortisch“).

Betritt man heute die Stollen, erreicht man nach wenigen Metern das Ende. Alle Stollen führen ins Nichts. Eine leere Anlage, in der nicht wirklich spektakuläre Beobachtungen zu machen sind.

Die Amerikaner haben gute Arbeit geleistet, Ohrdruf und Umgebung wurde nach Kriegsende weiträumig besetzt. Alte Aufnahmen weisen darauf hin, daß nicht die Stollen, sondern eine tief im Berg liegende Bunkeranlage das „Große Geheimnis“ von Jonastal war bzw. heute auch noch ist. So entdeckten die Alliierten eine Energiezentrale, die unabhängig vom örtlichen Stromkreis die Anlage versorgte.

Bis heute berichten Augenzeugen von merkwürdigen Klick- und Schaltgeräuschen, die tief aus der Erde an bestimmten Stellen des Wanderweges zu hören sind. Die anliegenden Bewohner berichten außerdem von Lichterscheinung, die zum Teil aus Luftschächten und Stollen gesichtet wurden. Wird Jonastal noch heute benutzt? Wenn ja, durch wen?

Ein Angehöriger eines Zeitzeugen berichtete:

„Mein Opa arbeitete zu Kriegszeiten mehrere Jahre im Raum Ohrdruf/Jonastal. Er hatte eine Stellung, die ihm Zutritt zu bestimmten Abschnitten geheimer unterirdischer Anlagen gestattete. Er erzählte mir noch vor einigen Jahren darüber Folgendes:

Die unterirdischen Stollen führen weit in die Tiefe des Bergmassives. Je tiefer es hineinging, desto höher wurde die Sicherheitsstufe. Nur mit bestimmten Ausweisen hatte man Zutritt zu den einzelnen Sperrzonen. Weit drinnen befand sich eine technische Anlage, in der Deutsche zusammen mit Vertretern einer ausländischen Macht (vermutlich Japaner) Experimente durchführten. Die Anlage ist ein ringförmiger Komplex. Auskunftspersonen sprachen von mehreren tausend Quadratmetern. Für technische Experimente lagerte im Berginneren zudem ein gewisser Vorrat eines Edelmetalls.“

Nachdem die Bundeswehr den Übungsplatz Ohrdruf von den Russen übernahm, entdeckte man ein dickes Stromkabel, das tief ins Innere der Erde führte. Gespeist von der Hauptanlage der Bundeswehr, unterbrachen sie die Versorgung, in der Hoffnung, daß sich die betroffene Person melden würde. Eine Meldung blieb jedoch aus...

Bis heute vermutet man, daß in den Tiefen des Jonastals eine oder mehrere Flugscheiben lagern. Auch eine KSK bzw. Donar-Strahlenkanone soll sich hier unten vermutlich befinden. Testflüge mit Flugscheiben wurden von Jonastal mehrmals gestartet, ihre Ziele waren neben Pilsen die BMW-Stelle Prag, Mondsee und Österreich. Auch die Vril-Gesellschaft unternahm Testflüge in den geheimen Außenstellen der SS.

Um eine Produktionsstätte für Flugscheiben handelt es sich jedoch nicht. Die Stollen waren dafür nicht groß genug.

Das Rätsel der deutschen Atomwaffe

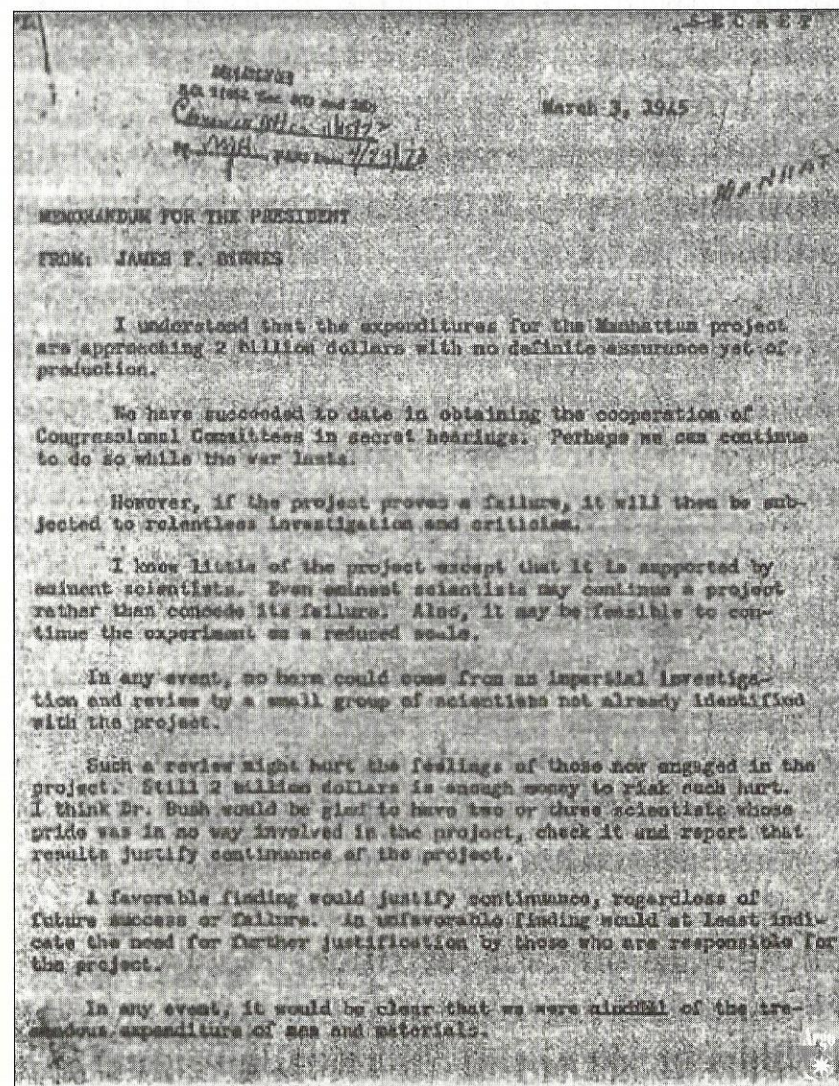
Ebenfalls nicht ganz uninteressant sind die Theorien der besagten Superwaffe der Deutschen. Abgesehen von der V-1 und V-2 Werner von Brauns, soll eine angebliche Superwaffe kurz vor der Fertigstellung gestanden haben. Nach Aussage von Hitler sollte sich ein Raumgleiter auf den Weg nach New York machen, um die besagte Superbombe abzuwerfen, mitten ins Herz der Alliierten Mächte. Wie ernst zu nehmen sind diese Theorien wirklich? Wir befinden uns immer noch im Waldgebiet Ohrdruf, Hitlers Haß breitete sich aus und so plante er einen Vergeltungsschlag gegen die USA. Am 11. September 1945 sollte sich ein Raumgleiter auf den Weg nach Amerika machen. Die „Flugscheibe“ befand sich zu jenem Zeitpunkt in Peenemünde, es kann sich hierbei nur um die Schriever Habermohl Modelle gehandelt haben, oder vielleicht eine Weiterentwicklung dieser Flugkreisel. Thule- und Vril-Gesellschaft hatten zu jenem Zeitpunkt keine Möglichkeit, derartige Lasten zu transportieren. Doch um welche Art Waffe handelte es sich eigentlich?

Jonastal war nicht nur eine gut getarnte Basis der Thule-Flugscheiben sondern gleichzeitig eine hochmoderne Waffenfabrik der SS.

Kaum hatte man mit dem Bau der V-2 Reihe begonnen, plante die Waffen-SS eine neue, noch größere und gefährlichere Waffe als das Vorgängermodell. V-3, oft auch als Thors Hammer bezeichnet, stellte alle bisherigen Bomben in den Schatten. Vermutlich gelang es den Deutschen, einen atomaren Sprengkörper zu entwickeln.

Schon im Jahre 1943 befürchteten die Briten, daß die Deutschen Kontinentalraketen entwickelten. Ein internationales Netzwerk aus Geheimdiensten forderten die Engländer zum Handeln auf, im August 1943 warfen die Briten Streubomben über dem Gebiet ab. Bis heute behaupten ehemalige US-Soldaten, daß ein Angriff

durch deutsche Atombomben kurz bevorstand. Mittlerweile sind unzählige Bücher über die Atomwaffen im Jonastal erschienen. Es wird sich in nächster Zeit zeigen, was noch alles ans Tageslicht kommen wird.



Geheimdokumente der Alliierten beweisen, die Atomwaffenforschung existierte in Deutschland schon in den 30'er Jahren.

Karl Schappeller und die Flugscheiben

Schappellers Entwicklungen führten zum Durchbruch der Vril-Technologie. Schauen wir uns seine Arbeiten einmal genauer an. Karl Schappeller (1875-1947) verbrachte seine Kindheit in ärmlichen Verhältnissen. Es waren seine Erfindungen, die ihm später Ruhm und Ansehen brachten. Der Wissenschaftler machte kein Geheimnis aus seinen Forschungen, suchte ständig nach privaten Geldgebern und präsentierte seine „Freie-Energie“-Geräte der Öffentlichkeit. Maria Orsic beobachtete seine Testreihen des öfteren und lud ihn schließlich zu einem Gespräch ein.

Aber auch Adolf Hitler war an seinen Entwicklungen sehr interessiert. Der hohe Verbrauch an Benzin und Öl bereitete dem Führer große Sorge und so suchte er fieberhaft nach alternativen Brennstoffen bzw. Antriebstechniken. Schappeller sollte von nun an im Auftrage der Regierung neue Antriebstechnologien entwickeln. In einem zweiten Gespräch unterhielt sich Karl Schappeller auch mit SS-Führer Himmler. Der berichtete ihm sogar von anderen Forschungen, die weit über das gingen, was Hitler plante. Zum ersten Mal erhielt Schappeller so Einblick in die Flugscheibentechnologie.

Die vorliegende Beschreibung des „Schappeller-Mechanikums“ zeigt, wie intensiv sich der Forscher mit der „Freien-Energie“ auseinandersetzte.

Schappeller benannte die Antigravitationskraft kurzum als „Raumkraft“, „Raumenergie“ oder „Narkoseäther-Energie“. Physiker Dr. Hans Nieper beschäftigte sich später ausführlich mit der Narkoseäther-Physik. Nieper behauptete, daß Narkoseäther eine Energiequelle sei, die sowohl in der Medizin als auch im Weltraum existiere. Dieser „Äther“ verhalte sich gegenüber anderen Kräften immer in einem konstanten elektrophysikalischen Schwingungsfeld. Besonders bei einem hohen Drehmoment eines Motors würde diese Energie unendlich zur Verfügung stehen. Narkose-

äther könnte man, so glaubte Schappeller, in flüssiger Form für Öl und Benzin ersetzen, da es sich immer wieder von alleine reproduziert, sobald die Flüssigkeit (Äther) in Rotation versetzt wird. Nicht nur Schappeller glaubte an diese Flüssigkeit, selbst Albert Einstein soll sich zumindest theoretisch mit der Narkoseäther-Physik auseinandergesetzt haben. In der Flugscheibenforschung galten die Erkenntnisse als revolutionär. So gelang es den Wissenschaftlern, dank der Forschung im Bereich der Äther-Physik, die Antriebsmodule wesentlich zu verbessern. Mit den Ideen Schappellers gelang es der Vril-Gesellschaft, Großraumflugscheiben zu bauen, aber auch die Thule-Gesellschaft profitierte von den Forschungen des Wissenschaftlers. Maria Orsic berichtete Sebottendorf, daß die Relativitätstheorie falschen Berechnungen zugrunde liege und somit ein Trugbild der Wissenschaft sei. Hitler wurde ebenfalls über die Ergebnisse informiert und setzte alles in die Entwicklung der „Ätherflüssigkeit“. Weitere revolutionäre Gedanken gab es auch im Bereich des Magnetismus. Ein Forscherteam der SS arbeitete mehrere Monate am Nordpol, um dort die Kraft des natürlichen Magnetismus zu untersuchen. Schappeller wies darauf hin, daß unser Erdmagnetfeld „kosmische Partikel“ enthält, die als „Neue-Energie“ genutzt werden könnten. Wie diese Partikel aussehen, beschrieb Schappeller nicht. Trotzdem war es ein Grund für Himmler, eine Forschungsstation am Nordpol zu errichten, was bis heute in kaum einem Geschichtsbuch erwähnt wird.

Die vorliegende Schrift ist ein Exkurs von Karl Schappellers Ideologien, die in ungekürzter Fassung dem Leser kommentarlos zur Verfügung steht.



he place. This practice was adopted by the other Armies. ~~The underground installations were amazing. They were literally subterranean towns.~~

There were four in and around Ohrdruf: one near the horror camp, one under the Schloss, and two west of the town. Others were reported in near-by villages. None were natural caverns or mines. All were man-made military installations. The horror camp had provided the labor. An interesting feature of the construction was the absence of any spoil. It had been carefully scattered in hills miles away.

Over 50 feet underground, the installations consisted of two and three stories several miles in length and extending like the spokes of a wheel. The entire hull structure was of massive, reinforced concrete. Purpose of the installations was to house the High Command after it was bombed out of Berlin. The Ohrdruf installations were to have been used by the Signal Communications Section. One, near the horror camp, was a huge telephone exchange equipped with the latest and finest apparatus. Signal Corps experts estimated their cost at \$10,000,000.

This place also had paneled and carpeted offices, scores of large work and store rooms, tiled bathrooms with both tubs and showers, flush toilets, electrically equipped kitchens, decorated dining rooms and mess halls, giant refrigerators, extensive sleeping quarters, recreation rooms, separate bars for officers and enlisted personnel, a moving-picture theater, and air-conditioning and sewage systems.

Begun in 1944, the installations had been completed but never occupied. Third Army's lightning advance through central Germany had blocked that.

➤ Third Army was held in leash until April 11.

Nichts fürchteten die Amerikaner mehr, als vor der Geheimtechnologie der Deutschen.

Raumkraft Ihre Erschließung und Auswertung durch Karl Schappeller 1928

Dynamische Technik
Wesen und Bedeutung der von Karl Schappeller
entdeckten Kraft

Von Dr. Franz Wetzel und Ingenieur L. Gföllner



Karl Schappeller

Motto:

*«Du sollst an Deutschlands Zukunft glauben.
An deines Volkes Aufersteh'n,
Laß diesen Glauben dir nicht rauben
Trotz allem, allem, was gescheh'n
Und handeln sollst du stets,
als hinge von dir und deinem Tun allein
Das Schicksal ab der deutschen Dinge,
Und die Verantwortung wär' dein.»*

Fichte

Die Entdeckungen und Erfindungen des 19. und 20. Jahrhunderts auf dem Gebiete der Mechanik, Physik und, soweit dies in Frage kommt, auch der Chemie, bewegten sich unbezweifelbar in der Richtung einer stets verstärkten Kraftwirkung bei stets verminderter Materie des maschinellen Apparates. So war z. B. einigermaßen sicheres Fliegen mit Luftfahrzeugen erst möglich, als das Eigengewicht des Motors bei stärkster Energieleistung auf ein Mindestmaß herabgedrückt war.

Die Leistungen der Technik und Physik des vergangenen Jahrhunderts und der zweieinhalb Jahrzehnte dieses Jahrhunderts sind erstaunlich, aber nicht in allem bewundernswert. Haben sie auch dem Menschen eine Reihe schwerer und menschenunwürdiger, körperlicher Arbeiten abgenommen und der Zivilisation

ungeahnte Entfaltungsmöglichkeiten gegeben, so ermangelten sie doch gerade jenes wichtigen Faktors, ohne den keine wahre Kultur gedeiht, der inneren Ethik.

Die Technik und die Ingenieurkunst war und ist auch heute noch im Wesentlichen Selbstzweck. Materialistischer Denk- und Vorstellungswelt entsprungen, diente sie in erster Linie dem Aufbau jener materialistisch mammonistischen Wirtschaftsordnung, deren Scheinblüte in der Vorkriegszeit uns nicht über die Tatsache hinwegtäuschen darf, daß die gleiche Technik uns die soziale Frage mit all ihren schrecklichen Folgen für Nation und Volksgemeinschaft, für Kultur und Sitte beschert hat.

Diese Technik ist nach dem Kriege zum Golem geworden, der die gesamte Kulturmenschheit um so sicherer mit Vernichtung bedroht, je mehr die Erfindungen und Entdeckungen in den physikalischen und chemischen Laboratorien und in den Werkstätten der Ingenieure und Techniker sich überstürzen. Gibt es doch heute kaum eine Erfindung von Bedeutung, die nicht sofort auf ihre Brauchbarkeit für Kriegszwecke, das heißt für die Vernichtung von Menschen, geprüft würde. Es geht denn auch heute die allgemeine Auffassung dahin, daß ein künftiger Krieg möglicherweise die Ausrottung ganzer Völker bedeuten würde.

Dieser erschreckenden Entwicklung der Kriegstechnik steht das deutsche Volk mehr als jedes andere fast machtlos gegenüber. Die Gründe brauchen hier nicht näher angeführt werden. Bedauerlicherweise vermindert diese erzwungene Rückständigkeit der deutschen Waffentechnik aber auch den allgemeinen politischen Einfluß des deutschen Volkes im friedlichen Wettstreit der Nationen. Denn die höhere sittliche Macht, die das entwaffnete Deutschland in die Waagschale der internationalen Politik zu werfen vermag, hat in der gegenwärtigen Weltordnung wenig Kurswert und Gewicht. Noch regiert neben dem Dollar die gepanzerte Faust.

Abgesehen von dieser kriegstechnischen Schwächung Deutsch-

lands liegt auch die ganze Wirtschaftstechnik des deutschen Volkes im Argen. Trotz aller Anstrengungen unserer Industrie, trotz aller noch so großen Erfindungen unserer Physiker, Chemiker und Techniker, sind wir nicht mehr imstande, unseren Bevölkerungsüberschuß dauernd und ausreichend zu beschäftigen; ja, es gelang nicht einmal, der großen Mehrzahl unserer Angestellten- und Arbeiterschaft jenen auskömmlichen Verdienst zu gewährleisten, der seinerseits wieder die Grundlage eines gesunden «inneren Marktes» abgibt. Die völlige Unzulänglichkeit unseres inneren Marktes, des normalen Güterumlaufes im eigenen Lande, die noch verstärkt wird durch die mangelnde Kaufkraft einer schwer darniederliegenden Landwirtschaft, erfährt noch eine weitere Beleuchtung durch die bedrohlich große Passivität der deutschen Handelsbilanz. Es ist nach Lage der Verhältnisse heute keiner deutschen Regierung möglich, die Wareneinfuhr so zu drosseln, daß die Handelsbilanz ins Gleichgewicht kommen würde; denn dagegen stehen die Handelsverträge mit den wichtigsten Produktionsländern der Erde und die nicht wegzuleugnende Tatsache, daß der deutsche Boden die auf ihm zusammengedrückte Bevölkerung aus Eigenem nicht mehr zu ernähren vermag. Die Möglichkeit, unseren Bevölkerungsüberschuß irgendwo außerhalb der Grenzen Deutschlands auch nur leidlich günstig anzusiedeln oder gar so unterzubringen, daß er dem deutschen Volkstum erhalten bleibt, ist uns in der gegenwärtigen politischen Weltordnung leider verschlossen.

So ist das deutsche Volk durch mangelnden Lebensraum, chronische Arbeitslosigkeit von Hunderttausenden, ja Millionen von Volksgenossen und zunehmende Verschuldung an das Ausland allen Ernstes in den Grundlagen seiner Existenz bedroht.

Dieses Abgleiten in den Abgrund beschleunigen die unerträglichen Reparationslasten und die ungeheuren Steuern und Sozialabgaben, die wie ein erstickender Alpdruck auf der ganzen deutschen Wirtschaft ruhen. Fast noch schlimmer als die wirt-

schaftlichen Folgen solcher, auf die Dauer unhaltbaren Zustände sind die sittlich-kulturellen und die nationalen Auswirkungen. Die Verzweiflung an einer besseren Zukunft, die weiteste Kreise unseres Volkes erfaßt hat, läßt eine erschreckende Gleichgültigkeit gegen den hohen Beruf und die besonderen Menschheitsaufgaben des deutschen Volkes in allen Schichten Platz greifen. Das Volk lebt nur noch für den Tag; ob es auf einem Sumpfboden steht oder auf festem Untergrund, das ist den meisten bereits egal. Für höhere Werte der Sittlichkeit und Kultur, für ein gelebtes Christentum haben nur wenige mehr den rechten Sinn, das Wort «Vaterland» hat seinen erhabenen Klang in den Herzen von Millionen und Abermillionen Deutscher verloren.

Ist es ein Wunder, daß ein solches Volk jeglicher Unterminierung zugänglich ist?

Wie aber, und diese Frage ist nicht minder wichtig, soll dieses deutsche Volk zu einer Wiedergeburt seines wahren Wesens gelangen? Wie soll es wieder gesund, groß und mächtig werden können?

Ein nüchterner Blick in die Wirklichkeit sagt uns, daß mit normalen Mitteln der Umschwung und die Rettung nicht herbeizuführen ist. Alle Anstrengungen vaterlandsliebender und opferwilliger Menschen und Gruppen sind zum baldigen Abflauen und Absterben verurteilt, das lehrt uns die Erfahrung. Denn alle auf solche Weise zustande gekommenen «Bewegungen» zur Befreiung und Rettung unseres Vaterlandes erstarren in der allzu langen Dauer der Vorbereitungszeit zu «Organisationen» mit dem unlebendigen Bürokratismus solcher Gebilde und ihr Daseinszweck erschöpft sich mit der Zeit immer mehr in Paraden (die im Grunde nichts bedeuten), in der Herausgabe von Zeitungen und Zeitschriften (die den Mitgliedern aufgedrängt werden) und im Beitreiben von meist widerwillig entrichteten Mitgliedsbeiträgen. Der Traum mancher dieser vaterländischen Organisationen, auf faschistischem Wege eines Tages die Herrschaft an sich reißen zu

können und dann «Ordnung» zu schaffen, ist eine Utopie — so wie die Verhältnisse und die Machtmittel heute gelagert sind. Auf einen Krieg zwischen Frankreich, England und Sowjetrußland zu warten und dann, wenn den westlichen Gegnern der Wiedererstarkung Deutschlands die Hände gebunden sind, loszuschlagen — das ist frivol gedacht. Denn sowohl die westlichen wie die östlichen Nachbarn Deutschlands würden dafür sorgen, daß den vaterländischen Verbänden in Deutschland jede Möglichkeit zum Losschlagen genommen würde — immer die gegenwärtigen Machtmittel des gesamten deutschen Volkes vorausgesetzt. Und selbst den unwahrscheinlichen Fall angenommen, daß ein großer vaterländischer Verband eines Tages in die Lage käme, die Regierung in Deutschland zu ergreifen: Hätte er dann die Möglichkeit, alle jene Übelstände zu beseitigen, die wir als die Totengräber der deutschen Nation erkannt haben? Parlamente und Parteien können unterdrückt, die Presse gedrosselt, der jüdische Einfluß — vielleicht! — teilweise unterbunden, die Reparationszahlungen — vielleicht! — verweigert werden; aber noch immer wäre das deutsche Volk in seiner nackten Daseinsgrundlage von außen und von innen bedroht. Keine noch so nationale Organisation kann die Natur unseres Bodens und unserer Umwelt, die uns augenblicklich feindlich gesinnt ist, mit den vorhandenen Mitteln ändern.

Das ist die erschütternde Tragik, die wie ein furchtbares Damoklesschwert über dem deutschen Volk hängt und es dauernd mit Vernichtung bedroht.

Wenn dem aber so ist, wie kann dem deutschen Volk noch geholfen werden?

Parteien und Parlament haben versagt; die Wirtschaft als solche ist ebenfalls nicht in der Lage, Gesundung zu bringen, und die vaterländischen Organisationen verfügen weder über genügend Machtmittel, noch über die Voraussetzungen zur wirtschaftlichen und sittlichen Wiedergeburt des deutschen Volkes. Es bleibt kein

anderer Ausweg: N u r etwas grundlegend Neues kann uns Rettung bringen. Rettung vor den äußeren Feinden und Rettung im Innern.

Wie muß dieses Neue beschaffen sein, damit es wirkliche Rettung bringen kann? Schon die gewaltige Aufgabe, die zu lösen ist, verlangt eine Hilfe von universalem Ausmaße. Kleine Mittel können nicht mehr helfen, wo der Bestand eines Volkes gefährdet ist.

Überdenken wir nochmals die tieferen Ursachen unseres nationalen Elends, dann wird uns klar, daß eine Technik ohne Ethik und eine Wissenschaft ohne Christentum den Zerfall unseres Volkstums vornehmlich verschuldet haben.

Soll daher eine Gesundung von der Wurzel aus erfolgen, dann muß uns eine von hoher Ethik erfüllte Technik und eine durch und durch christliche Wissenschaft gegeben werden.

Hier aber setzt die Entdeckung Schappellers ein. Er geht vollkommen neue Wege. Ein mehr als 30 jähriges Studium der Natur, unbeeinflusst von aller Schulwissenschaft, und eine ganz ungewöhnliche Erkenntniskraft ließen ihn tiefer als wohl je einen Menschen vor ihm in das Wesen der Materie und der Energie eindringen. Was die modernste Atomphysik und Elektrochemie allmählich in Teilergebnissen gefaßt hat, war Schappeller schon vor mehr als zehn Jahren geläufig. In Hunderten von Experimenten erprobte er seine durch Studium gewonnenen Erkenntnisse auf ihre praktische Verwendbarkeit und so fand er in der Tat die Grundlage einer völlig neuen Technik, deren Wesensmerkmal die Erkenntnis der dynamischen Einheit der Welt ist.

Es ist damit die Technik aus der Mechanik in die Dynamik übergeführt worden. Dies aber bedeutet, wie noch darzustellen sein wird, die gewaltigste und folgenschwerste Umwälzung auf allen Gebieten, welche die Menschheit je erlebte. Denn die Beherrschung der Dynamik befreit den Menschen aus der Botmäßigkeit der Materie; ja, sie macht die gesamte Materie und alle ihr innewohnenden Energien ihm restlos untertan. Der oft verzwei-

felte Kampf, den der Mensch von heute trotz aller erstaunlichen Ingenieurkunst mit den widerspenstigen Naturkräften zu führen gezwungen ist, wird dem vollen Siege über sie weichen. Denn was Schappeller uns bringt, ist nicht mehr und nicht weniger als die Urkraft, welche die Mutterkraft aller Materie und Energie zugleich ist.

Was aber ist diese «Urkraft»? Sie ist die Kraft, welche «die Welt im Innersten zusammenhält». Die Erscheinungsformen, in denen diese, bisher technisch nur in geringem Umfange und sozusagen blind verwertete Kraft uns entgegentritt, sind verschiedenartig. Wir kennen sie als «Kohäsionskraft» und verstehen darunter die konzentrische Wirkung des Atmosphärendrucks, mit dem die verschiedenen Körper (bzw. chemischen Elemente) zusammengehalten werden. Im Magnetismus finden wir die gleiche Kraft wieder, nur ist sie hier aktiv geworden; sie vermag bereits sichtbare Arbeit zu leisten. In der Atmosphäre wirkt sie als Spannung (bisher irrtümlich «Luftdruck» genannt) und bildet als solche das Kraftfeld der Erde mit allen seinen lebenswichtigen Funktionen. In der radioaktiven Strahlung tritt die Urkraft in ihrer umgekehrten (exzentrischen) Wirkungsweise auf und läßt uns zugleich die gigantischen Energien ahnen, die in ihr stecken. Auch erkennen wir bei näherem Studium der radioaktiven Strahlung, daß jede Materie nur geballte Energie mit einer bestimmten spezifischen Schwingung ist, die unweigerlich wieder in Strahlung übergeht, sobald die allgemeine Spannung (der negative Atmosphärendruck) des Erdkraftfeldes geringer geworden ist als der Atmosphärendruck, unter dem seinerzeit die betreffende Materie («chemisches Element») geballt wurde. Urkraft haben wir schließlich in jedem Vakuum. Hier erkennen wir sie als Raumkraft schlechthin, die absolut konzentrisch wirkt. Es gibt in der ganzen geschaffenen Natur kein «Nichts», keinen wesenlosen Raum. Wo keine Materie ist, dort ist Energie; ein sogenannter leerer Raum ist daher stets ein Kraftraum, der seinerseits wieder an eine ihn umhüllende Ma-

terie gebunden und von ihrer Wesenheit in seiner spezifischen Abtönung bestimmt ist. Daher der Satz:

Raumbeherrschend ist die Energie, raumbesitzend die Materie. Da nun aber der Kosmos ein in sich geschlossenes Vakuum, ein ungeheurer Kraftraum ist, den eine noch undifferenzierte Raumkraft erfüllt, die ihrerseits wieder durch den negativen Atmosphärendruck die spezifische Bildung aller planetaren Materien bewirkt, so erkennen wir in der kosmischen Energie wiederum die Urkraft, und zwar die Urkraft in ihrer reinsten und lautersten Wesenheit.

Alle Energien, mit denen die Natur oder der Mensch arbeitet, sind nur Ableitungen aus der Urkraft. Leider aber hat es der Mensch versäumt, die Wirkungsweise der Urkraft an der Tätigkeit der Natur zu studieren. Hätte er dies getan, dann wäre weder die Naturwissenschaft im Materialismus erstickt, noch wäre die Technik so sehr in die Irre gegangen, daß sie als hemmungsloser Golem die Menschheit in ihrem Bestände bedroht; sie hätte vielmehr, wie die Kraft der schöpferischen Natur, dem Aufbau gedient. Es darf hier die Erwägung eingeschaltet werden:

Wenn Watt und Stephenson oder Volta und Werner Siemens oder Hertz und Marconi geahnt hätten, welches Danaergeschenk sie mit ihren Erfindungen der Dampfmaschine, der Elektrizität und der Funkentelegrafie der Menschheit gemacht; wenn sie eine Vorstellung von der ungeheuren Umwälzung gehabt hätten, die ihre Erfindungen in kurzer Zeit auf der ganzen Erde bewirkten — ob sie dann wohl ihr an sich geniales Werk nicht lieber zerschlagen hätten, ehe es das Licht der Welt erblickte?

Diese Frage ist wohl berechtigt, wenn wir die furchtbare Problematik uns vor Augen halten, in die sich die mit jenen (und vielen anderen) Erfindungen «beglückte» Menschheit wie in einem Irrgarten verirrt hat. Diese eine Erwägung zwingt uns jetzt schon die unabweisbare Gewissenspflicht auf, eine neue Kraft, eine neue Technik nicht früher zur allgemeinen Verwertung freizugeben, als

nicht jede erdenkliche Gewähr dafür geschaffen ist, daß sie unserem deutschen Volke und der Menschheit zum Segen gereicht. Ins Unermeßliche wächst diese Verantwortung, wenn es sich um die Einführung der mit den Wirkungen der Urkraft arbeitenden Dynamik in das gesamte Wirtschaftsleben, ja in den ganzen staatlichen Apparat unserer Nation handelt. Nach dieser notwendigen Zwischenerwägung kehren wir zum Studium Schappellers zurück. Jahrelange Beschäftigung mit dem Wesen und der Wirkungsweise der Urkraft (die er als magnetostatische Kraft erkannt hatte) führte ihn näher hin zum eindringlichen Studium der Elektrizität. Die Elektrizität erkannte er als ein konzentrisches Gas, bestehend aus Wasserstoff und Sauerstoff in engster Verbindung mit der Kraft des Vakuums. In jedem Elektron liegt diese Vakuumkraft vor; denn jedes Elektron ist ein in Nord und Süd geteiltes, also magnetostatisches Krafträumchen. Da nun aber, wie bereits dargestellt, jeder magnetostatische Kraftraum als Raumkraft Urkraft umschließt, ist er jeglicher Anregung von außen her zugänglich und kann infolgedessen mit jedem Impulse aufgeladen werden. Diese Entdeckung Schappellers, experimentell ausgeprobt, ist von ungeheuerster Tragweite. Es wird darauf jedoch erst in einem späteren Abschnitt dieser Abhandlung eingegangen werden können. Schappeller studierte das Wesen, die Wirkung und den Kreislauf der Elektrizität an allen nur denkbaren Erscheinungen. Er fand dabei, daß die Elektrizität, wenn auch latent, als magnetostatische Kohäsionskraft, in jeder Materie steckt und durch die Herstellung des geeigneten Kreislaufes aktiviert, das heißt ins Strömen gebracht und durch Dazwischenschalten eines zweckentsprechenden Widerstandes zur Arbeitsleistung gezwungen werden kann. Ausgehend vom einfachen Zink-Kohle-Element, dessen elektrizitätserzeugende Wirkung bekanntlich in dem durch einen aus Metall (Kupfer, Eisen, Osram) oder Kohle gebildeten Schließungsleiter erzwungenen Überströmen der weniger fest gebundenen Kohäsionskraft des Zinks zur festeren Kohle besteht, lernte Schappeller

in immer tieferem Eindringen in das Wesen von Stoff und Kraft eine Anzahl von Stoffen zu Elementen zusammenzuschließen und ihre Kohäsionskräfte in Form spezifischer elektrischer Ströme zum Fließen zu bringen. Das wichtigste Ergebnis dieser jahrzehntelangen Forschungen und Experimente war die Gewinnung von Elektrizität aus Stein, d.h. von vitaler elektrischer Kraft. Wir nennen diese elektrische Kraft im Gegensatz zur toten Elektrizität aus Metallen, wie sie heute gewonnen wird, vital, weil in jedem Stein aus seiner früheren Entstehung her permanente Lebenskraft steckt. Denn der Gesteinsmantel der Erdrinde ist aus unzähligen Lebewesen gebildet und hat nicht die lebenszerstörende Umwandlung der Metalle durch Feuer durchgemacht. Die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten der vitalen Elektrizität sind noch besonders zu besprechen.

Wesen und Nutzbarmachung der von Schappeller erschlossenen Universal-Energie werden am leichtesten verständlich durch das Studium des einfachen Zink-Kohle-Elementes. Hier entsteht elektrischer Strom, wenn der konzentrisch um den Kohlestab gelegte Zinkmantel mit Ersterem durch einen geeigneten Schließungsleiter verbunden wird. Wir haben aber auch bereits vernommen, daß zwei beliebige Körper, die verschiedene Kohäsionskraft aufweisen, in einem Elektrolyten durch einen Schließungsleiter gekoppelt werden können und dann einen elektrischen Strom von bestimmter Quantität und Qualität liefern. Auf diesem Wege logisch weiterschreitend, hat Schappeller das Gewaltigste fertiggebracht, was in technischer Beziehung je einem Menschen gelungen ist: Er hat die Erde und die Atmosphäre, und darüber hinausgreifend den Kosmos durch einen Schließungsleiter eigener Art verbunden und so das größte denkbare Element hergestellt. Die Chemie lehrt, daß die negativen Atmosphärendrucke (fälschlich «Lösungstension» genannt), durch welche sämtliche planetaren Elementarstoffe zusammengehalten werden, sich in den Größen von 10-38 bis 1048 Atmosphären bewegen (Wasserstoff

— Uran). Je größer die Spannungsdifferenz der Kohäsionskräfte zweier zu einem elektrischen Element geschalteten Grundstoffe ist, um so größer auch der gewonnene elektrische Strom, vorausgesetzt, daß der angewandte Schließungsleiter der Richtige ist. Diese Feststellung auf das Schappellersche Universal-Element Erde-Kosmos übertragen, ergibt ohne Weiteres die Annahme, daß die aus diesem Element gewonnene Energie schlechthin unerschöpflich nach Menge und Art sein muß. Die technische Apparatur dieses Elementes soll hier nur in aller Kürze angedeutet werden. Das Verständnis ihrer Wirkungsweise setzt eingehenderes Studium, verbunden mit Laboratoriumsdemonstrationen, voraus. Es mag genügen zu bemerken, daß das Urkraft-Element physikalisch erprobt ist und seine zahllosen Verwendungsmöglichkeiten konstruktiv festgelegt sind.

Da Erde und Atmosphäre (bzw. Kosmos) einmal gegebene Voraussetzungen sind, war es nur notwendig, zwischen beiden Elektroden den richtigen Schließungsleiter zu finden, durch welchen der Energiekreislauf Erde-Kosmos bewirkt wird. Die Natur dieses Schließungsleiters wurde erkannt durch das Studium des Blitzes, seiner Entstehung, seiner Wesenheit und seiner Wandlungen. Denn der Blitz ist nichts anderes als ein Spannungsausgleich zwischen der Erde, dem Reservoir aller Kräfte, und der Atmosphäre. Dieser Ausgleich vollzieht sich in der Gestalt eines mit glühendem Magnetismus aufgeladenen Elektrons. Die stoffliche Quelle dieses Magnetismus ist das Wasser in der Gewitterwolke, das in Dunstform von der Erde aufgestiegen war und mit Wärme übersättigt wurde. Die energetische Quelle des Blitzes ist im magnetischen Kraftfeld der Erde, das heißt in der Atmosphäre zu suchen. Man kann daher den Blitz auch als konzentrierte glühende Atmosphäre bezeichnen. Aufgrund dieser kurzen Erwägung ergibt sich: Gelingt es, einen konstanten Blitz zu erzeugen, dann ist damit der Schließungsleiter zwischen Erde und Atmosphäre gefunden, durch welchen dauernd ein Kreislauf strömender elek-

trischer Energie aus dem unerschöpflichen Kraftreservoir Erde zur Atmosphäre, bzw. zum Kosmos und wieder zurück vor sich gehen muß; ein Kreislauf, dessen Stromstärke und Stromart einzig und allein von der Aufladung des künstlich erzeugten Blitzes abhängt. Diesen konstanten Blitz, den wir auch «elektrischen Dampf» oder «konzentrierte Energie», am besten aber vielleicht «glühenden Magnetismus» nennen, zu erzeugen und zu seiner Verwertung als kosmischen Schließungsleiter die geeignete Apparatur zu finden, ist Schappeller in vollendeter Weise gelungen. Auch im Bau seiner Apparate ist Schappeller vom Studium bekannter Kräfte und ihrer technischen Verwertungsmittel ausgegangen. Nur hat er verschiedene gebräuchliche Werkzeug- und Maschinenformen sozusagen auf den Kopf gestellt, das heißt gerade umgekehrt, wie bisher gewohnt, geschaltet.

Das Studium einer Telegrafienleitung lehrt uns, daß der zum Telegrafieren oder zum Telefonieren erforderliche elektrische Stromkreislauf absolut geschlossen sein muß, wenn der als Widerstand dazwischengeschaltete Fernschreiber oder Sprech- und Hörapparat funktionieren soll. Den Kreisschluß vollzieht zum einen Teil der Leitungsdraht, zum andern die Erde, in deren Grundwasser an beiden Endstationen der Leitung Erdplatten versenkt sind. Es zeigt sich hier, daß die Erde als solche ein ganz ausgezeichnete Schließungsleiter für elektrischen Strom ist. Sie muß dies sein, weil sie ja das Reservoir aller planetaren Kräfte und der Erdmagnetismus gar nichts anderes ist als die Mutterkraft, die, in bestimmter Weise angeregt, den elektrischen Funken bzw. Strom erzeugt. Die aus dem Kraftreservoir Erde jeweils abgezogene Menge ist abhängig von der Kraft, mit welcher an dem Reservoir gesaugt wird. Es ist hier das Prinzip des Saughebers angewandt. Je kräftiger und länger am Saugheber gesaugt wird, um so mehr Flüssigkeit entzieht er dem Behälter, an das er angesetzt ist. So liefert auch der Dynamo des Elektrizitätswerkes von heute immer nur so viel Strom, wie die an das Leitungsnetz angeschlossenen Ver-

braucherapparate (Motoren, Glühlampen usw.) beanspruchen, d. h. abziehen. Selbstverständlich gilt dies nur innerhalb der Kapazität (Auflade- bzw. Leistungsfähigkeit) des Dynamos, die wiederum bedingt ist durch die Stärke der Kohäsionskraft des Materials, aus dem Rotor und Stator des Dynamos bestehen. Der Nachweis, daß der Erdmagnetismus eine unerschöpfliche, dabei leicht ausnutzbare Quelle elektrischer Energie ist, wurde in der Zwischenzeit durch einen Wiesbadener Ingenieur (vgl. Münchener Zeitung vom 24. Dez. 1927) erbracht. Der Hamburger Physiker Hermann Plauson hat denselben Nachweis, nur mit umständlicheren Apparaten, schon vor Jahren geliefert. Einen weiteren Schritt zur Entdeckung Schappellers bedeutete die Nutzbarmachung der Atmosphäre als Träger der ausgesandten elektrischen Wellen zwischen zwei Aggregaten (Sender und Empfänger) in der Funkentelegrafie und drahtlosen Telefonie. Bisher ist es freilich nur in quantitativ bescheidenen Ausmaßen gelungen, durch die Atmosphäre elektrische Kraft zu übertragen. Diese Übertragung geschieht, wie schon erwähnt, in Form von Erregewellen. Elektrischen Starkstrom durch die Atmosphäre transportieren zu lassen, wäre ja auch zum mindesten ein sehr gefährliches Unterfangen, wie die großangelegten Versuche Teslas bewiesen. Röntgenstrahlen können mittels der Coolidge-Röhre auf etwa zwei Meter frei durch die Atmosphäre geschickt werden; freilich ist ihre Wirkung zerstörend auf alle Organismen. Diese Röntgenstrahlen multipliziert und Todesstrahlen von unabsehbarer Wirkung sind fertig. Auf solche Wirkungen aber wollte Schappeller nicht ausgehen. Er will Werkzeuge des Aufbaus und des Friedens, nicht Waffen der Vernichtung und des Krieges schaffen. Er sieht des deutschen Volkes Menschheitsaufgabe in der Sicherung des Weltfriedens und der Schaffung einer von echtem Christentum beseelten Kultur. Daher will er dem deutschen Volk wohl Verteidigungswaffen von ungeahnter Stärke geben, aber keine Angriffswaffen, die letzten Endes immer zum Unheil führen. Schappeller

hat deshalb alle noch so verlockenden Angebote abgelehnt, die von ihm nutzbar gemachte Dynamik des Äthers (wie die Urkraft auch genannt wird) zum Bau neuer Kriegswerkzeuge zur Verfügung zu stellen; es wäre ihm ein Leichtes, jeden Radiosender aus einem Wellensender in einen Strahlensender von furchtbarer Wirkung umzubauen. Denn die Leitfähigkeit der Atmosphäre für Strahlen aller Art bei geeigneter Sendeanlage ist erwiesen. Schappeller kehrte auch die bisherige Energiesendetechnik um: Er schickt nicht lebensgefährdende elektrische Energie durch die Atmosphäre, sondern die ungefährliche Mutterkraft der Elektrizität, den Magnetismus in spezifisch angelegter Form. Die für die verschiedensten maschinellen und sonstigen Zwecke erforderliche elektrische Energie wird dann überall an Ort und Stelle vermittelt neuartiger, durch diese magnetische Strahlung angeregter Motoren aus dem überall in Hülle und Fülle vorhandenen Erdmagnetismus gewonnen. Es geschieht also hier das umgekehrte wie bei der heutigen Elektrizitätserzeugung und -verwertung. Bei letzterer wird der Magnetismus im Kraftwerk (Dynamo) zurückgehalten und die Elektrizität ausgeschickt — Schappeller macht es umgekehrt (nämlich genau wie die Natur): er schickt den spezifisch erregten Magnetismus aus und läßt durch ihn die Elektrizität in jeder gewünschten Form am Verbrauchsort erzeugen. Um die angedeuteten Wirkungen zu erzielen, war es notwendig, eine technische Apparatur zu konstruieren, in welcher glühender Magnetismus erzeugt und als Schließungsleiter zwischen Erde und Atmosphäre permanent erhalten werden kann. Dieser Apparat ist verhältnismäßig einfach. Im Grunde ist er nichts anderes, als die Übersetzung des natürlichen Kraftflusses aller Organismen ins Technische. Er besteht im wesentlichen aus einer in ihren Ausmaßen genauestens berechneten hohlen Kugel, deren Wand aus magnetischen Lamellen gebildet ist, deren Zwischenräume mit einem nichtmagnetischen Diaphragma ausgegossen sind. Ins Innere der Kugel (die eigentlich aus zwei Halbkugeln zusammenge-

setzt ist), ragen zwei magnetische Pole, deren Spitze eine ganz bestimmte Form erhalten haben. Mit den — erstmals in der Technik Kopf an Kopf gestellten — Polen sind hohle, mit Elektretmasse (das ist eine Masse, die mit permanenter Elektrizität aufgeladen werden kann, das Gegenstück zum permanenten Magneten) gefüllte Drähte leitend verbunden. Diese Drähte liegen in mehrfachen, engen Spiralen im Inneren der Kugel und sind von der Kugelwand durch eine Isolierschicht getrennt. In dem verbleibenden kleinen Hohlraum in der Kugelmitte, zwischen den Polspitzen kommt die magnetostatische Füllung, die als atmosphärischer Schließungsleiter dient und deren Wesen und Erzeugung das absolute Geheimnis Schappellers ist. Die hohlen Drähte sind über eine eigens konstruierte Batterie mit einem Pol an die Erde geschaltet. Der zweite Pol entsteht in der Mitte der Kugel und von hier aus kann alsdann elektrische Energie in jeder Form und Stärke bis zur Höchstleistung, die der Kugel einmal indiziert wurde, abgezogen werden. Die der Kugel entnommene Energie ergänzt sich andauernd in gleichen Menge aus dem Erdmagnetismus. Die Kugel selbst ruht in einem magnetischen Tragarm und hat eine besondere Führung, durch die sie ein- und ausgeschaltet werden kann. Im Innern, voll stärkster magnetischer Spannung (durch welche sie ständig auf die Spannung der Atmosphäre reagiert), ist die Kugel an ihrer Oberfläche magnetisch durchaus indifferent. Sie ist sozusagen das ideale Abbild der Erde, ja selbst eine kleine künstliche Erde mit einem eigenen Kraftfeld. Ist die Kugel eingeschaltet, dann reagiert eine Magnetnadel auf ihren Nord- und Südpol, genau wie auf den Nord- und Südpol der Erde. Diese Kugel ist Generator, Akkumulator, Transformator, Antenne und Stator in einem. Sie gibt elektrische Kraft zu allen möglichen Verwendungsarten der Licht- und Kraft, Stark- und Schwachstrom-Technik. Mit einem besonders konstruierten Motor gekoppelt, ist sie der erste wirkliche elektrische Motor. Eine weitere sinnreiche Vorrichtung gestattet die Kugel zu einem

Wellensender zu machen, der beliebig viele Wellen zu gleicher Zeit ausschickt. Mit Hilfe dieser Kugel und ihrer geradezu erstaunlichen Leistungsfähigkeit kann binnen kurzer Zeit die gesamte Licht- und Krafttechnik gänzlich umgestellt werden, denn die Gesteungskosten der erzeugten Energie sinken auf ein Minimum, während die Anwendungsmöglichkeiten unzählige sind. Neue Motoren für alle Zwecke und Leistungsgrade, neue Automobile und Lokomotiven, neue Flugzeuge und sämtliche Starkstrommaschinen sind mit der neuen Kraft ebenso leicht, billig und zuverlässig zu bedienen, als die gesamten Apparate der Schwachstromtechnik wie neuartige, individuell abgestimmte Fernsprecher, Fernmelder, Kinematografen, die Ton und Bild gleichzeitig und plastisch übertragen, neue Beleuchtungskörper und vieles andere mehr. Von besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft sind die Maschinen zur Förderung des Pflanzenwachstums, die in der Tat zwei Ernten im Jahr ermöglichen.

Die Inbetriebnahme dieser Energie erzeugenden Kugeln, setzt das Vorhandensein von sogenannten Zentralen voraus; das sind ähnlich konstruierte Kugeln von größerer Dimensionen, die (mit den heutigen elektrischen Transformatorstationen vergleichbar) einen Aktionsradius von je 5 Kilometer haben. Denn bis auf eine Entfernung von 5 Kilometer ist die Leitfähigkeit der Atmosphäre für die Übertragung der spezifischen Krafterregerwellen mit Hilfe der gegenwärtigen Konstruktionen Schappellers, unbedingt gewährleistet.

Sämtliche Zentralen sind aber auch unter sich drahtlos geschaltet und ausnahmslos auch mit der sogenannten Urmaschine, von der sie alle ihre erstmalige Füllung erhalten haben, energetisch verbunden. Der Aufstellungsort dieser Urmaschine wird geheim gehalten. Durch die Urmaschine wird wie schon erwähnt, die sogenannte Füllung, das ist der spezifische glühende Magnetismus erzeugt, ohne den weder die Zentralen noch die einzelnen Motoren, Maschinen und Apparate funktionieren. Die Füllung

erfolgt durch besondere Lademaschinen, die in einer größeren Anzahl von Orten aufgestellt werden; Die Kugelmotoren selbst, deren Anzahl in die Millionen gehen wird, können überall wo geeignete Fabriken und Werkstätten bestehen, hergestellt werden und kommen von dort aus in die Ladestation. Vor ihrem Mißbrauch schützt die Kraft der Urmaschine, die durch die Füllung auch mit jedem einzelnen Motor und sonstigen Apparat geschaltet ist.

Die Urmaschine selbst ist ein Aggregat aus 7 Motorkugeln, von denen 5 um eine 6. an die Erde geschaltete kreisen, und dadurch ständig die von einer 7. ebenfalls (aber mit dem ungleichnamigen Pol) an die Erde geschalteten Kugel ausgehende magnetische Strahlenbrücke abreißen und den Magnetismus im Innern konzentrieren. An diese Urmaschine ist außer den Kraftgewinnungsmaschinen eine zweite, womöglich noch wichtigere Art von Maschinen angeschlossen: die Stoffgewinnungsmaschine. Durch diese Maschine sind wir imstande, jeden in der Erde liegenden Stoff ohne Unterschied und aus jeder Tiefe in Strahlung zu bringen und auf dem Wege eines energetischen Elektrolysebad es an der Erdoberfläche wieder zu Materie zu verdichten. Die Erkenntnisse der modernsten Atomphysik und Elektrochemie bestätigen bereits die Entdeckung Schappellers, daß jede Materie aus kosmischer Energie, die mit spezifischen Schwingungen aufgeladen wurde, geballt ist. Es kann daher jede Materie durch Strahlung in ihre energetische Zustandsform und von dieser wieder in den gasförmigen, flüssigen und festen Aggregatzustand übergeführt werden. Die dazu erforderlichen negativen Atmosphärendrücke (besser gesagt den Atmosphärensog) liefert die Kondensmaschine.

Eine Erweiterung der Kondensmaschine ist die Stoffumwandlungsmaschine, die in der Lage ist, jedes chemische Element in ein anderes ebenfalls auf dem Weg über das energetische Elektrolysebad umzuwandeln. Die Stoffgewinnungs- und Stoffum-

wandlungsmaschinen können an jedem beliebigen Ort aufgestellt und in Betrieb gesetzt werden. Im Gegensatz zu den Motoren für Licht- und Krafterzeugung, die dem freien Handel übergeben werden sollen, sind die Stoffgewinnungs- und Umwandlungsmaschinen keine Handelsware, sondern später unveräußerliches Monopol des deutschen Staates und bis dahin Eigentum der Vereinigung Schappellers. Sie gewährleisten dem Staate die notwendige Beherrschung des gesamten Wirtschaftslebens im ganzen Reich, ja, eine unangreifbare Vormachtstellung auf der ganzen Erde. Die gesamte neue Technik, einschließlich der Urmaschine soll unter die absolute Leitung einer neu zu schaffenden Organisation zu stehen kommen, die nach einer durchaus organischen und das Verantwortungsbewußtsein jedes einzelnen Mitgliedes unbedingt einbeziehenden Plane aufgebaut ist. Diese Organisation, deren Aufbau noch dem Ringsystem erfolgt, im einzelnen aber hier nicht niedergelegt werden soll, hat unter anderem auch dafür zu sorgen, daß die Einführung der neuen Technik nicht als Revolution, sondern als Evolution geschieht. D. h., daß nach und nach die heutige Technik ersetzt und dadurch eine Wirtschaftskatastrophe vermieden wird. Die Einführung der gesamten aus der dynamischen Technik sich ergebenden Neuerungen in Deutschland dürfte etwa 7 Jahre beanspruchen; sie ist in einem sogenannten Durchführungsprogramm Punkt für Punkt nach eingehendem Studium festgelegt worden. Das Wesen der dynamischen Technik verbietet von selbst ihre Auslieferung an dem heutigen gewissen- und verantwortungslosen Wirtschaftskapitalismus, der weder für deutsches noch für christliches Denken Sinn hat. Sie ist vielmehr dafür bestimmt, die Wiedergesundung und Erneuerung des deutschen Volkes und des großdeutschen Reiches auf föderative Grundlage zu bringen und dem deutschen Volk die Verwirklichung seiner großen Menschheitsaufgabe zu ermöglichen. Nur jenen Deutschen wird deshalb die neue Technik in die Hand gegeben werden, die als Menschen und Christen jene sittliche

Höhe erreicht haben, aus der heraus allein die wahre Menschheitskultur geschaffen werden kann. Ihnen aber ist alsdann wirklich die Universalkraft zugeeignet, die ein neues Weltzeitalter in jeder Beziehung einleiten wird. Frei im Innern, geschützt gegen jeden feindlichen Angriff von außen, wird das deutsche Volk mit ungeheurer Macht, aber auch mit ebenso großem Verantwortungsbewußtsein ausgestattet sein, in der Tat die Führung unter den Völkern der Erde zu übernehmen, und dann wird sich das Seherwort erfüllen:

Und so wird am deutschen Wesen einmal noch die Welt genesen!

Die Durchführung des Schappeller-Werkes

Von Dr. Franz Wetzel und Ingenieur L. Gföllner

Bei der praktischen Durchführung der Entdeckung Schappellers muß stets im Auge behalten werden, daß es sich nicht um eine neue Erfindung, also um eine neue Maschine und dgl. handelt, sondern um die Entdeckung und Nutzbarmachung der nur einmal vorhandenen Universalenergie, der Urkraft. Aus dieser Nutzbarmachung erwächst naturnotwendig eine ganz neue Technik und, da die entbundene Urkraft ihren Beherrschern eine unüberwindliche Macht verleiht, ein ganz neues Menschheitsalter. Es ist deshalb ganz unerläßlich, die Auswertung der neuen Kraft nach verschiedenen Gesichtspunkten zu prüfen und vorzubereiten.

1. Wirtschaftlich und technisch bringt die neue Kraft einen vollkommenen Umschwung, eine Umwertung aller Werte. Es dürfte kaum eine Maschine, kaum einen technischen Apparat geben, der nicht in seiner Wirkungsweise und Wirtschaftlichkeit von der neuen Technik beeinflusst oder gar außer Kurs gesetzt wird. Die neue dynamische Technik umfaßt sämtliche Arten von Starkstrom- und Schwachstrom-Motoren. Ohne kostspielige Armaturen können in Zukunft elektrische Lokomotiven und Automobile hergestellt und auf die denkbar billigste Art und Weise (durch Gewinnung elektrischer Energie aus Wasser), oder, dort wo genügend Zentralen aufgestellt sind, noch einfacher durch Schaltung an diese betrieben werden. Neuartige Flugzeuge mit magnetostatischer Kraft und Steuerung, durchaus absturz- und zusammenstoßsicher, können um einen Bruchteil der Kosten eines heutigen Flugzeuges oder gar Luftschiffs erbaut und ohne langwierige Schulung von jedermann bedient werden. Auch sie sind entweder an Zentralen geschaltet und können als Verkehrsflugzeuge nur zwischen bestimmten Flughäfen sich bewegen, oder aber sie sind völlig selbständig und frei steuerbar. Es lassen sich

auch große Luftschiffe bauen, die mittels der neuen Kraft in erstaunlich kurzer Zeit und ohne Motoren bzw. Propellergeräusch die weitesten Entfernungen überbrücken. Auch die Schifffahrt auf dem Meere wie auf Binnengewässern wird ehestens auf die neue Antriebskraft umgestellt werden können. Die vorhandenen Schiffe können ohne allzu große Kosten mit den neuen Motoren ausgerüstet werden; gleichzeitig können vollkommene Neukonstruktionen vorgenommen werden. Nicht minder wichtig als die neuen Bewegungsmotoren sind die Standmotoren auf der Grundlage der neuen Kraft. Insbesondere soll aber die Wichtigkeit der von 10 zu 10 km aufzustellenden Kraftzentralen (den heutigen Transformatorenstationen vergleichbar) hervorgehoben werden. Diese Zentralen bilden durch ihre wechselseitige Schaltung über dem von ihnen erfaßten Gelände ein Kraftnetz von gewaltigster Wirkung. Sie dienen als Umschaltwerk für alle die Tausende, ja Millionen von Stark- und Schwachstrom- Motoren, die über das Land hin verteilt sind und stellen die dynamische Verbindung derselben mit der Urmaschine her. Von besonderem Nutzen sind sie für die Hebung der landwirtschaftlichen Produktion. Indem sie Elektrizität aus Stein erzeugen, vermögen sie dem Ackerboden und den Kulturpflanzen den natürlichen Dünger und Aufbau-stoff zuzuführen um unter Umständen jährlich zwei Ernten hervorzubringen. Die Zentralen vermögen aber auch mit Hilfe ihrer außerordentlich starken und zweckentsprechend abgestimmten Strahlung die Witterungsfaktoren zu beeinflussen und Naturkatastrophen zu verhindern. Sie stellen ja die stärkste magnetische Brücke zwischen Erde und Atmosphäre dar, die sich denken läßt.

Im Allgemeinen dient die neue Kraft zum Antrieb aller nur denkbaren stabilen Motoren und zwar auf dem Wege über die Zentralen. Diese Motoren arbeiten mit einer Höchstleistung von so vielen PS, wie ihnen erstmals bei der Ladung aufgeladen wurden. Jeder Kraftverbrauch wird sofort automatisch aus dem Erdma-

gnetismus ergänzt. Die Beleuchtung der Häuser und Ortschaften, schließlich des ganzen mit Zentralen versehenen Gebietes wird unabhängig von fremden Kraftwerken. Jedes Haus, jede Gemeinde erzeugt ihren Strom selbst. Eigene Glühlampen, der neuen Kraft angepaßt, spenden ein helles, reines, aber unschädliches Licht. Auch die *B e h e i z u n g* wird von Grund auf umgestellt. Die neuen Heizkörper erzeugen eine gesunde, natürliche Wärme im Gegensatz zu den heutigen Dampf- und elektrischen Heizanlagen. Jede Feuergefahr entfällt, die Verrußung der Städte hört auf, unsere durch Kohlenstaub und Schwefelgas zu Wüsten verbrannten Industriegegenden werden wieder in grünendes, blühendes Gelände verwandelt. Das Fernsprech- und Fernbildwesen wird durch die neue Kraft ebenfalls umgestaltet. Wir bekommen den persönlichen Fernsprecher, der entsprechend abgestimmt, uns nur mit jenen Personen verbindet (gleichviel, wo wir uns gerade aufhalten), mit denen wir zu sprechen beabsichtigen. Die Übertragung von Bildern und Vorgängen jeder Art auf beliebige Entfernungen, auch in Verbindung z. B. mit musikalischen Darbietungen, wird mittels der neuen Kraft ein leichtes sein. So können ganze Opern zugleich mit der dazugehörigen Musik übertragen werden. Die neuen Fernsprech- und Fernbildapparate können überallhin auf Reisen mitgenommen und allerorten sofort in Betrieb gesetzt werden. Großen Gewinn wird die Heilkunde aus der praktischen Anwendung der Urkraft ziehen. Untersuchung, Diagnose und Heilverfahren werden auf die energetische, d. h. wesenhafte Grundlage gestellt und damit die Forderung der einsichtigen modernen Ärzte (vgl. Rede Geheimrat Dr. Sauerbruchs auf dem Deutschen Ärztetag in Bonn 1927) erfüllt. Es wird dann keine unheilbaren Krankheiten mehr geben. Auch die übrigen Wissenschaften und selbst die Künste werden aus der neuen Kraft den größten Nutzen ziehen, da ganz neuartige Forschungsinstrumente, z.B. auch auf dem Gebiete der Astronomie und Astrophysik, zur Verfügung gestellt werden. Kurzum, der

Anwendungsbereich der neuen Kraft ist unbegrenzt, weil sie eben die Universalenergie ist; es sind im Vorstehenden nur eine Anzahl von Beispielen angeführt worden. Weit über hundert Konstruktionen liegen bereits vor und erprobt sind alle Anwendungsformen. Nicht minder umfangreich ist das Anwendungsgebiet der Kondensmaschinen, die - im Gegensatz zu den Stark- und Schwachstrom-Motoren - keine Handelsware sind, sondern Monopol des künftigen Staates bleiben müssen. Diese Kondensmaschinen zerfallen in Stoffgewinnungs- und Stoffveredelungsmaschinen. Mit ihrer Hilfe ist es möglich, jeden im Boden ruhenden Stoff, egal in welcher Tiefe, in Strahlung zu bringen und dann durch Strahlenkondensation in der Kondensmaschine wieder zu Materie zu verdichten. Auf diese Weise lassen sich alle Stoffe veredeln. Somit wird der gesamte Bergwerksbetrieb allmählich auf Tagbau umgestellt und der Mensch von der stets lebensgefährlichen, gesundheitsschädlichen und eines Kulturmenschen unwürdigen Arbeit in den Tiefen der Erde erlöst. Durch Gewinnung von Radium, Gold und anderen wertvollen Stoffen, ebenso auch durch die Erzeugung reinen Kohlenstoffes in Gestalt von Diamanten, können in kurzer Zeit neue Reichtümer geschaffen und im Zusammenhange mit den unzähligen neuen Arbeitsgelegenheiten dadurch die sozialen Nöte unseres Volkes gründlich behoben werden. Eine der vordringlichsten öffentlichen Arbeiten, die heute infolge Geldmangels sehr vernachlässigt werden muß, die Wiederinstandsetzung der Straßen und die Neuanlage solcher, wird durch die Kondensmaschinen eine ungeahnte Belebung erfahren. Es wird möglich sein, mit Hilfe der Elektrizität aus Stein die zum Straßenbau erforderlichen Gesteinsmassen zu schmelzen und die Straßendecken ähnlich wie flüssigen Asphalt aufzugießen. Auf ähnliche Weise können neue, hochwertige Baustoffe in Mengen hergestellt werden. Aus diesen wenigen Angaben zeigt sich schon, daß das Anwendungsgebiet der Kondensmaschine ebenso unbegrenzt ist, wie das der Stark- und Schwachstrom-Motoren.

2.

Sozial — ethisch wird die neue Technik grundlegende Veränderungen in unserem ganzen Volke hervorrufen. Es wird künftig dem Staate möglich gemacht sein, auf Grund seiner neuen Monopoleinkünfte die Steuern und Abgaben abzubauen und darüber hinaus jedem Staatsbürger Wohnung, Nahrung und Kleidung und eine ausreichende Altersversorgung zu gewährleisten. Als Gegenleistung hat jeder Staatsbürger jene Arbeiten zu verrichten, die ihm gemäß seines Berufes und seiner Veranlagung im neuen Staate zukommen. Die zu Unmoral verführende Arbeitslosenunterstützung kann wegfallen, da es Arbeit in Hülle und Fülle geben wird. Arbeit ist alsdann eine sittliche Pflicht für jeden Staatsbürger; wer nicht arbeitet, muß die Folgen selber tragen. Da die menschenunwürdigen und gesundheitsschädlichen Arbeiten immer mehr zurückgedrängt werden, kann der einzelne Mensch seiner eigentlichen Daseinsbestimmung, Kulturschöpfer zu sein, in wachsendem Maße zugeführt und damit der Samen für eine höhere Ethik im ganzen Volke gelegt werden. Es besteht auch kein Zweifel, daß durch die neuen großen Gedanken, aus denen die dynamische Technik entspringt, und durch das tiefere Eindringen in die Lebensgesetze der Natur auch Religion und Rechtspflege weitgehend beeinflußt werden. Echt deutsche und wahrhaft christliche Gesinnung wird wieder in unserem Volke Einzug halten und durch die neue Kraft geschützt werden. Es darf nämlich nicht übersehen werden, daß es sich nicht um eine neue physikalische Energie, sondern tatsächlich um die Urkraft handelt, über welche hinaus den Menschen nichts mehr gegeben werden kann.

Aus diesem Grunde hat Schappeller, seiner ungeheuren Verantwortung sich wohlbewußt, die Herausgabe der neuen Kraft an die Durchführung eines sozial-ethischen Programms geknüpft, wie dies etwa in der Schrift «Die soziale Monarchie» von Dr. Franz Wetzel niedergelegt ist.

3.

Politisch — kulturell wird die neue Kraft gleichfalls die denkbar größten Veränderungen bewirken, zwar wäre es verkehrt, etwa politische Umwälzungen zu erstreben und die Kraft dazu ohne tiefere Überlegung verwenden zu wollen; vielmehr ist damit zu rechnen, daß die grundlegende wirtschaftliche und soziale Umstellung, die mit der Einführung der dynamischen Technik naturnotwendig einhergeht, verbunden mit tieferer Welterkenntnis, auch die wahren Fundamente eines organischen Staatsaufbaus wird erkennen lassen. Die Möglichkeit, unsere heimische Industrie wieder weitgehend zu dezentralisieren und auch den kleinen Fabrikanten, ja jeden Handwerker wieder konkurrenzfähig mit der Großindustrie zu machen, wird das immer unhaltbarer werdende Problem unserer industriellen Groß- und Riesenstädte mit ihren kulturvernichtenden Wirkungen einer selbstverständlichen Lösung entgegenführen. Im Laufe einiger Jahrzehnte wird es möglich sein, ja notwendig werden, die gräulichen Vorstädte und Mietskasernenviertel verschwinden und an ihre Stelle Parkanlagen treten zu lassen. Die arbeitende Bevölkerung wird in gesunden, dorfähnlichen Siedlungen rings um die neu entstehenden industriellen Werke bodenständig gemacht werden. Der wüsten Tagespolitik und dem zersetzenden Einfluß klassenkämpferischer Demagogen entrückt, wird die Arbeiterfamilie wieder Liebe zur heimatlichen Scholle und Sinn für höhere geistige Güter empfangen. Pflegestätten der Kunst und Kultur, und zwar deutschen Geistes, werden allerorten entstehen und mit Hilfe der durch die neue Kraft gewonnenen Mittel dauernd unterhalten werden können.

Wiederaufleben wird der berufsständische Gedanke in moderner Form und er wird automatisch an die Stelle der Parteiorganisation treten. Dadurch wird der künftige Staat einen inneren Aufbau erhalten, der wieder das altgermanische aristokratische Prinzip zur Geltung bringt, aber jedem Befähigten und Berufenen den Auf-

stieg zu den führenden Ämtern des Staates freigibt. Nicht minder notwendig ist die gründliche Reform unseres staatlichen Rechtslebens. Das römische Recht, das heute unsere Rechtsprechung noch weithin beherrscht und das die Sache über den Menschen stellt, muß durch ein neugeschaffenes deutsches Recht ersetzt werden. Die uralten arischen Rechtsquellen und Rechtsnormen werden zu neuem Leben erwachen und unter ihrem bestimmenden Einfluß wird das religiös-sittliche Leben unseres Volkes eine völlige Umwandlung erfahren. Inwiefern die neue Kraft auch hier mächtig eingreifen kann, soll an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden. Es genüge einstweilen die Feststellung, daß dies möglich ist. Mit der Wiedereinführung des deutschen Rechts wird das heutige unsittliche Bank- und Börsenrecht und damit das ganze Bank- und Börsenunwesen unserer Zeit verschwinden. Das Geld wird seines verfälschten Charakters als einer Ware, die sogar «arbeitet», entkleidet und seiner ureigentlichen Bestimmung eines Tausch- und Zahlungsmittels wieder zugeführt werden. Das allein bedeutet schon die Beseitigung der schlimmsten Krebschäden unserer nationalen Entwicklung. Diese wenigen Andeutungen über die politisch-kulturellen Wirkungen der neuen Kraft lassen sich unschwer durch logisches Weiterdenken auf das ganze völkische Leben ausdehnen.

4.

Bei der organisatorischen Durchführung des Planes Schappellers ist zwischen der Außenseite und der Innenseite des Durchführungsprogramms zu unterscheiden. Nach außen hin muß auch der Anschein, als handle es sich um eine politische Aktion oder gar um einen Umsturz, streng vermieden werden. Es ist deshalb mit Bedacht jeder engere Anschluß an irgend einen der bestehenden vaterländischen Verbände oder sonstiger, auch wirtschafts- oder sozialpolitischer Organisationen zu unterlassen. Wohl aber wurde mit allen vaterländisch gesinnten Männern von persönlicher Bedeutung Fühlung aufgenommen, um sie von der kommenden

dynamischen Technik und deren Folgewirkungen zu unterrichten. So entstand eine starke Phalanx zum etwaigen Schutze der neuen Technik, ohne daß die Kraft für Putschzwecke und dergleichen unnütze Abenteuer ausgeliefert worden wäre. Die innere Organisation der praktischen Durchführung ist auf dem Ringsystem aufgebaut. Im innersten Ring sitzen außer dem Haupte des ganzen Systems fünf Männer, denen fünf verschiedene Arbeitskreise zufallen. Jeder von diesen Fünfen hat wiederum fünf Mitarbeiter um sich, für die er dem innersten Ring verantwortlich ist. Von diesen fünf Mitgliedern des zweiten Rings betreut jeder wieder ein besonderes Teilgebiet des Arbeitskreises, dem er zugehört. Der Vorsitzende eines jeden zweiten Rings veranlaßt die Bildung von dritten Ringen, deren verantwortlicher Vorsitzender jeweils ein Mitglied aus dem zweiten Ring ist. So verästelt sich das System über das ganze Reich und stellt sozusagen lauter lebendige Nervenstränge dar, mit deren Hilfe sich die Lenkung des ganzen großen Werkes rasch und sicher vollziehen läßt. Dieses System ist wichtig sowohl für die ordnungsmäßige Inganghaltung der Zentralen, sowie für die zuverlässige Bedienung der Kondensmaschinen. Auf je zehn Mitglieder trifft eine Kondensmaschine.

Der innerste Ring würde umfassen außer dem Entdecker Karl Schappeller: Je einen verantwortlichen Fachmann für dynamische Technik, für Staats- und Sozialpolitik, für Religionswesen, für Kultur- und Rechtspflege, für Finanzwesen, Handel und Verkehr. Dieser Personenkreis würde sozusagen eine Art Reformamt darstellen, dem die Aufgabe gesetzt ist, die Richtlinien der künftigen Entwicklung unseres öffentlichen Lebens herauszuarbeiten und mit Hilfe der neuen Kraft und der in den weiteren »Ringen« über das ganze Volk hin verteilten Mitarbeiter dem Aufbau des wahren deutschen Reiches den Boden zu ebnen. Aus dieser durch die Wesensart der neuen Kraft bedingten Zielsetzung ergibt sich für den Nichteingeweihten bei einigem Nachdenken die Antwort auf die naheliegende Frage: Weshalb läßt der Entdecker der neuen

Kraft diese nicht durch Patente schützen und übergibt sie dann der Industrie zur Auswertung? Ja, warum verzichtet Schappeller sogar auf Demonstrationen und Experimente vor einem größeren Kreise von Interessenten und sog. Fachleuten? Die Antwort lautet: Da es sich um eine Entdeckung von unerhörter Neuheit und unermesslicher Tragweite handelt, müssen zu ihrer segenerheißenden Auswertung ganz neue Wege gegangen werden. Es gilt ein neues Weltbild zu schaffen. Dies kann nur durch Menschen hohen Geistes geschehen. Diese Menschen aber müssen vorher da sein, ehe die Urkraft in Wirksamkeit treten kann. Sie müssen durch eigenes Denken das Wesen jener Kraft zu erkennen vermögen, die ihnen hernach dienen soll. Dies ist der Prüfstein für die Freunde des Schappeller-Werkes. Sie sollen Freunde des neuen Geistes sein, nicht Freunde neuer Motoren und Maschinen. Dem Geiste, dem Wissen, der Gesinnung die Ehre, nicht der Technik und der Materie! Wer es fassen kann, der fasse es!

Die physikalische Urkraft Schappeller

(Aus dem Werke «Logos und Bios, die Fundamente einer neuen Weltanschauung» von Fritz Klein, 1928)

Wir haben im vorhergehenden Kapitel das Kernproblem der polaren Indifferenz von der philosophischen, technischen und biologischen Seite beleuchtet, wir haben es sozusagen aus dem statisch-prinzipiellen Denken in das organisch-dynamische überführt. Auf diese Weise scheint das Problem zu leben, es ist ganz, — aber doch nur theoretisch wie die Lebensklärung Leducs, nicht «Sachganz» im Sinne der Realität. Sollen die biozentrischen Denk- und Erkenntnisstrukturen jedoch über eine in der Kulturgeschichte schon öfters vollzogene Veränderung der Gefühlslage und Geisteshaltung, über eine lediglich epochale Bedeutung hinaus Ewigkeitswerte beanspruchen, so müssen sie an lebenswichtiger Stelle entscheidende und neuartige Einblicke in den schöpferischen Aufbau der Natur gewähren. Diesen Forderungen kommen die organischen Strukturen insofern nach, als sie für das bereits erkannte Wesenselement des radialen und peripheren Prinzips mit seinen beiden Bezugspunkten die tatsächlich wirkenden Kräfte als Gleichung einsetzen und damit das Geheimnis des Lebensprozesses physikalisch lösen.

Dem Forscher Karl Schappeller in Aurolzmünster, Oberösterreich, ist die Formulierung der lebenzeugenden Gegensatzpaare aus der Ineinanderschaltung von Erkenntnis- und Erlebnisraum bis zur Anwendungsmöglichkeit der physikalischen Urkraft gelungen. Als radiale Pole funktionieren die luft- und wassergebundenen, exzentrisch planetaren und tätigen Formen des Lebens, die wir in den Organismen beobachten, als periphere Pole dagegen die vakuum- gebundenen, konzentrisch-kosmischen und latent schlummernden Kräfte des Lebens, — jene sind Kraft, diese Macht. Schappeller legt seiner technischen Schöpfung den Riemann'schen Raum und die Kugelform der Gestirne zugrunde.

Dann entwickelt er, wie Henning in seiner Systole und Diastole des Schwingungsfeldes der formalen Unendlichkeit, aus dem radialen, energetisch tätigen Kraftprinzip die beiden Bezüge: den tellurischen, indem er anstatt der indifferenten Polen in der Mitte durch Inversion analog den indifferenten Zonen der Erdkugel zwei indifferente Pole an der Peripherie schafft¹, den kosmischen, indem er zwei differenzierte Pole in der Mitte des Kugelmodells herstellt.²

Wird nun dasselbe Kugelmodell als Vakuum eingerichtet, so tritt das periphere, schlummernde Machtprinzip mit denselben Bezugspunkten in Erscheinung: dem tellurischen, in der Spannung zwischen Innen- und Außenwärme, dem kosmischen, in der Spannung zwischen Innen- und Außendruck.

Das Entscheidende und Grundsätzliche dieser Deduktion ist, daß wir keine technische Konstruktion, sondern eine organische Schöpfung vor uns haben, insofern, als physikalisches Leben, gleichwie jeder Erkenntnis- und Erlebnisvorgang aus der Fülle polarer Entwicklungsmöglichkeiten (Guardini) nur aus zwei Korrespondenzen mit je zwei Bezügen geboren wird. — Der Nernst-Effekt z. B. ist das Resultat eines ähnlich fortschrittlichen Versuches, zu dem Gegensatzpaar Nord- und Südpol im Magnetismus ein weiteres Gegensatzpaar Wärme und Kälte in Beziehung zu setzen, um damit auf rein dynamischem Wege den gleichen Effekt zu erzielen, der sonst für gewöhnlich aus der Beziehung zwischen dem Magnetismus und der rein mechanischen Bewegung andererseits resultiert. Die Umkehrung wird im Ettinghaus³-Effekt erzielt, indem aus der Beziehung von + und - in der Elektrizität, Nord- und Südpol im Magnetismus, Wärme und Kälte resultiert.

Die Säkularerscheinung Schappellers dringt eindeutig durch die Worte der makrokosmisch-mikrokosmischen Korrespondenz in das Kernproblem der Indifferenz ein. Als Laienpriester geht er aus der sublimen Schau des Erlebnisraumes hervor, formt sich

als Kompensation zu diesem, teils selbstständig, teils unter Anlehnung an die Wissenschaft, seinen eigenen Erkenntnisraum und gelangt im kosmischen Raum zu einer Totalität, die wir im



1.

Die differenzierten Pole in der Mitte reagieren auf jedes Eisen, während die indifferenten Pole an der Peripherie nur auf magnetisch-polarisiertes, in Nord und Süd geteiltes reagieren.

2.

Zwei elektrische Leitungsdrähte werden im Prinzip der gedämpften Schwingung (Differentiationsspiralen) von der Peripherie zur Mitte gegeneinander gewickelt und dort verbunden.

3.

Physiker an der Universität Graz.

Weltreziprok in höchster Vollendung vorfinden werden. Die Urkraft Schappellers ist die strahlende, konzentrische Energieform, mit welcher die Natur an sich arbeitet und der unter Einwirkung des sogenannten Luftdrucks, eines auf künstlichem Wege hergestellten Thermomagnetismus die Möglichkeit geboten wird, auch mechanische Arbeit zu leisten; in der Weise, wie Prof. Klaudy⁴ es stets forderte, indem er postulierte: «Schafft der Natur die Bedingungen, dann arbeitet sie ohnehin selbst». Auch die anderen unveröffentlichten Schriften Klaudys weisen in dieser Richtung. «Raumbeherrschend ist die Energie, raumbesitzend die Materie», daher kann es im dreidimensionalen Raum keine absolute Ruhe geben, sondern alles ist in steter harmonischer Bewegung. (Klaudy).

Kraftraum und Raumkraft sind demnach das Plus und Minus in der Physik der Natur, zu vergleichen mit dem Plus- und Minuspol irgendeiner Stromquelle, die je nach dem vorhandenen Po-

tenzialgefälle Arbeit zu leisten imstande ist. Zwischen diesen zwei Polen der Natur schaltet Schappeller seinen Motor ein, der genau so der Form eines Differenzialgefälles entsprechen muß wie eine Maschine, die wir zwischen die Pole einer uns zur Verfügung stehenden elektrischen Energiequelle schalten. Wir sehen den umgekehrten Versuch bei dem Hamburger Physiker S. Plauson, der mit Wasserstoff gefüllte Kugelballons auf Antennennetzen über dem Erdboden befestigte und durch Schließung mit der Erde hochfrequente Ströme erhielt.

Erkennen wir nach Klaudy das neue Axiom:

«Raumbeherrschend ist die Energie, raumbesitzend die Materie», an, so würde der Nullpunkt⁵ also bleiben, aber nicht als Pol, sondern als Indifferenz, und als Gegenpol der energetische Minuspol als negative Aktivität in dem Symbol æ in Erscheinung treten.



4.

«Der dimensionale Weltbau» von dem verstorbenen Professor Joseph Klaudy, seinerzeitiger Präsident des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, Wien (unveröffentlicht)

5.

Die Nullpunktenergie der heutigen Physik ist ein Widerspruch in sich.

Bisher hat die Wissenschaft alles grundsätzlich erkannt, mußte aber in logischer Folge zu einer falschen Erklärung kommen und zwar deshalb, weil sie dem Pluspol der Materie nicht den Minuspol der Energie, sondern die Null des kosmischen Raumes entgegengesetzte.

Diese Gegenüberstellung aber kann wieder nur im Sinne der Pole eines kugelförmigen Magneten geschehen, der — wie wir gesehen haben — wohl einen Nord- und einen Südpol außen auf der Oberfläche der Kugel besitzt, der aber zu indifferentem Eisen sich

indifferent verhält. So wie im erwähnten Kugelmodell, das sonst nichts als eine kleine Kopie der Erde darstellt, aus diesen beiden die polare Indifferenz entsteht, so ist dies auch bei der Gegenüberstellung des materiellen Poles «Erde und Kosmos» der Fall. Beide sind «einzeln» unwirksam, aber «in Verbindung» ergeben sie die Form der polaren Indifferenz in der alles differenziert und in der tätigen Form in Erscheinung tritt.

Wenn wir nun im Sinne Schappeller-Klaudy die mathematischen Folgerungen ziehen, so ergibt sich aus der Aufstellung der fundamentalen Urgleichung jede beliebige Zahl, die Möglichkeit, die Unendlichkeit der Einheit gegenüberzustellen. Diese Formulierung entspricht dem nicht beachteten Ektropie-Gesetz, das als polare Ergänzung dem in der Wissenschaft wohlfundierten Entropiegesetz unbedingt gegenüber gestellt werden muß. Die Unendlichkeit, bezogen auf die Einheit, d.h. das periphere Prinzip der formalen Unendlichkeit auf das radiale, führt zum Begriffe der Allmacht. Dagegen verkörpert die Gegenüberstellung von Einheit und Unendlichkeit den Begriff der Ohnmacht. Daraus ergibt sich logischerweise, daß die Allmacht den kosmischen, zentralisierenden, schöpferisch aufbauenden Faktor (Aggregation) im Weltgeschehen darstellt, der über die Einheit d. i. Individualisierung zur Stoffbildung und zur Entstehung kosmischer und planetarer Individuen führt.

Wird aber das Individuum, also die Einheit, schutzlos⁶ der Unendlichkeit gegenübergestellt, so bedeutet das Aufgeben der Individualität Desaggregation, Auflösung, Dezentralisierung, Chaos. Führen wir den Begriff der Macht (potenzielle Energie) als Kraftreserve nunmehr in die Physik ein und wenden ihn auf das Ohmsche Gesetz an, dann erschließt uns die einfache Formel $i = E/R$ ungeahnte Perspektiven.

Setzen wir i , die Strommenge, welche gemessen wird in Ampere = den Stoff, und e , die elektromotorische Kraft (Spannung) gemessen in Volt = dem Begriffe Kraft allgemein, r , der Widerstand,

der bedingt ist durch die Wesenheit des Stoffes und der gemessen wird in Ohm = dem Begriff Macht, so ergibt sich aus der philosophischen Einsicht die Lösung der bisher so heiß umstrittenen Stoff- und Kraftprobleme. Permutieren wir die von Ohm aufgestellte Grundgleichung

$$i = \frac{e}{r}$$

$$e = ir$$

$$r = \frac{e}{i}$$

und setzen dafür die neu gewonnenen Begriffe ein, so erhalten wir mehr als eine tote Formel. Denn mit dem Ausbau des Ohmschen Gesetzes auf kosmische Bezüge blicken wir durch die Gegenüberstellung von

Stoff = Kraft / Macht

Kraft = Stoff * Macht

Macht = Kraft / Stoff

tief in das Wesen des polaren Weltaufbaues hinein.

Stoff ist demnach die sichtbare Welt, die entsteht, indem die Raumkraft durch den Nenner Macht, - das ist das Wesen, der Logos, eine physikalisch genau fixierte Schwingungszahl (vergl. Schrödinger) - individualisiert wird. (Ur)kraft, physikalisch atomistische Kraft erscheint wieder, wenn ich das Individuum⁷ Stoff mit seinem Nenner, seiner eigenen Wesenheit multipliziere,



6.

Ohne die eingebundene polare Macht.

7.

Ist in dieser Hinsicht alles, was als eine einheitliche Kohäsionskraft charakterisiert ist, also den Begriff des Eigenstens in sich schließt (Atomos).

dann bekommt der Stoff die Amplitude und löst sich in Kraft

auf. Macht ist identisch mit dem Wesen des Stoffes, und diese bleibt als form- bildendes Prinzip übrig, wenn ich mit der wesensgleichen Kraft den Stoff überlade, so daß er dispersieren muß (Polhypertrophie).

Der Fundamentalsatz: Es gibt keinen Stoff ohne Kraft und keine Kraft ohne Stoff, erweist sich als richtig, wogegen der Begriff Macht, das Wesen, also das Kant'sche «Ding an sich» nimmermehr unseren dreidimensionalen Erkenntnisformen zugänglich gemacht werden kann, sondern nur dem Geiste direkt. Das «Ding an sich» existiert somit auch außerhalb von Kraft und Stoff und es war darum lange Zeit so spröde und unzugänglich, weil man mit Kant glaubte, es durch die reine Vernunft mit dreidimensionalen Mitteln erfassen zu können. In Wirklichkeit aber stellte es, wie wir aus der Ableitung gesehen haben, gar kein tellurisches dreidimensional faßbares, sondern ein kosmisches Vernunftsgebilde dar. Die Schlußfolgerung, die sich daraus ergibt, angewandt auf den Menschen selbst, ist von eminenter Bedeutung, da sie uns rein erkenntniskritisch die Existenz des Wesens auch außerhalb von Kraft und Stoff zwingend beweist. Daß die Existenz der tätigen Lebensenergien im Menschen quantitativ gewährleistet ist, ergibt sich aus dem Gesetz der Erhaltung der Energie von Robert Mayer, daß diese aber auch ihr Wesen beibehalten, also auch qualitativ existent bleiben, glauben wir eingehend dargetan zu haben (physikalisch-mathematischer Unsterblichkeitsbeweis).

Aus der einfachen mathematischen Grundformulierung ergab sich in logischer Deduktion automatisch die Möglichkeit, eine physikalische Brücke vom Logos zum Bios zu schlagen. Wem es beliebt, der kann aus der rationalen Schale den irrationalen Kern herausholen, den Unsterblichkeitsbeweis, der für jedes wahre Schöpfungstum im kosmischen Sinne unentbehrlich erscheint. Überführen wir die formulierten Begriffe auf die verschiedenen Disziplinen, so kommen wir zu folgenden Gegenüberstellungen,

die zwar in den Ausdrucksformen permutieren, aber im Grunde genommen wesensgleich sind:

Macht Kraft Stoff

Physik Raum- Raumlos- Raumbesitzend

Raumkraft Raumbeherrschend

Kraftraum Chemie Materia primateria secunda materia secunda
ma insensibilis sensibilis

Diejenigen, die das Kontinuum der Aggregation in sich aufgenommen haben:

Kohlenstoff Wasserstoff Sauerstoff

Ontologie Geist Seele Körper

Kosmische Transsubstantiation Transformation Transmutation
Technik und Permutation

wobei zu bemerken ist, daß die Beherrschung der Transformation von Kräften (Umformung einer Energieform in die andere) bereits eine Errungenschaft der Vergangenheit war und die Transmutation und Permutation (Umformen einer Stoffform in die andere) künstliche Züchtung, Kreuzung nach den Gesetzen der Vererbung in der Gegenwart gehandhabt wird, wohingegen die Transsubstantiation oder Wandlung unsere Zukunftsaufgabe darstellt, das große Problem der Alchemisten, die da beabsichtigten «ein Ding aus seinem Wesen zu zeugen und es durch ein anderes zu ersetzen». Handelt es sich im letzten Absatz vorzugsweise um eine neue Nomenklatur, müssen wir zur Vollständigkeit auch diejenige des Raumes analog eingliedern:

Die Macht: der philosophische oder fakultative Raum.

Die Kraft: physikalisch wirkliche kosmische Raum (endlich groß).

Der Stoff: die meßbare Raumdimension (endlich klein). Im quaternistischen Weltbilde entspricht der Macht die Indifferenz, die vollkommen geistige Ruhe als Ausgangspunkt für den aus der Wirkung der lebendigen Kraft entstandener Erlebnisraum und

für den aus der an dem Stoff gebundenen sinnlichen Erkenntnis geschaffenen Erkenntnisraum. Es hat sich in der bisherigen



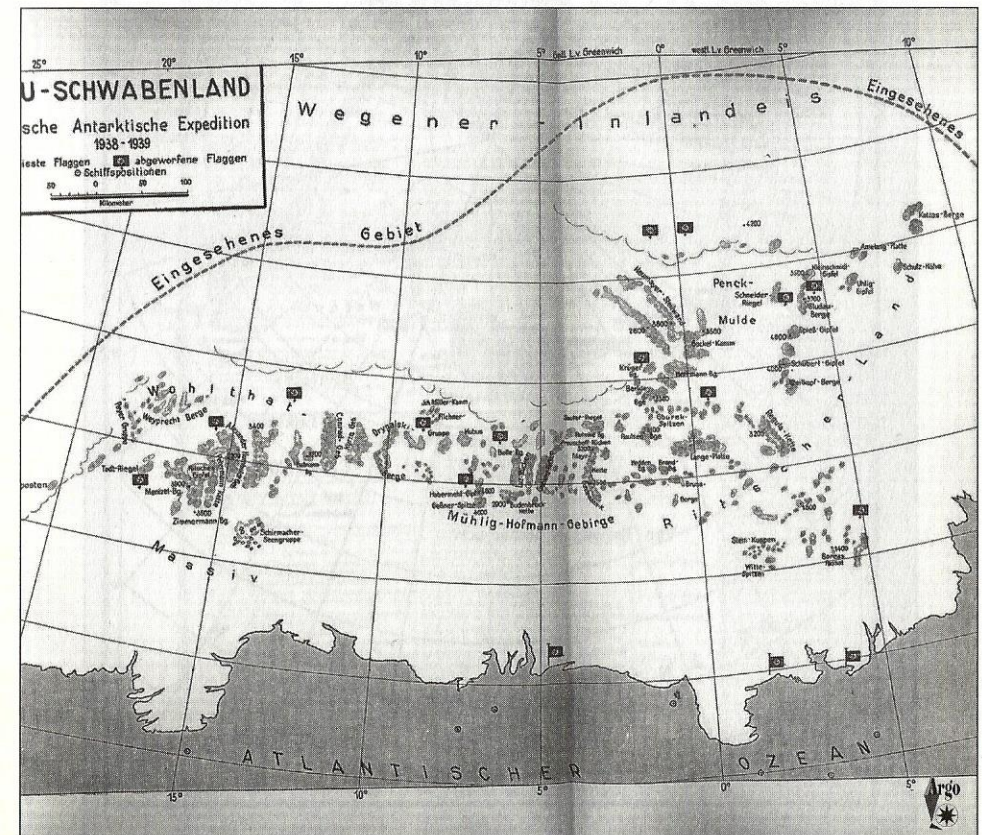
8. Über deren Wesen uns Thomas von Aquino in seiner «Summa theologiae» als einziger Philosoph Aufschluß gibt, wenn wir die alchemistische Literatur ablehnen. Kosmisch (materia prima), fluidal, ätherisch (materia secunda asensibilis), gasförmig (materia secunda sensibilis), flüssig, auch erstarrte Flüssigkeit (kolloidaler Zustand), fest (Kristall).

Entwicklung der organischen Denkstrukturen bemerkenswerterweise gezeigt, daß die großen philosophischen Probleme Raum, Zeit, Kausalität und Materie, die in einer Zeit des Überwiegens der logozentrischen Abstraktion kapitalbeherrschend waren, in der biozentrischen Betrachtungsweise als einem größeren Ganzen dienend aufgelöst wurden.

«Wenn wir nunmehr die Lebensformen des Kosmos kennen, so haben wir noch keinen Einblick in diejenigen des Individuums, weil uns die Stufenfolge in diesem Kontinuum fehlt. Die Indifferenz ist der Ausgangspunkt des Lebens und des Todes zugleich und somit das Leben der Baumeister der planetaren Individuen und der Tod derjenigen der kosmischen», das sind die Weltkörper aller Art.

Diese monumentale Diktion Schappellers ist ebenso im Sinne von Hennings Weltatem aufzufassen, wie die Antwort Wilhelm Ostwalds auf Klaudys Frage nach dem Verbleib der Entropie: «Sie kommt in Form von Kultur wieder». Wenn wir uns über diese Erkenntnis eines Materialisten noch vor einem Menschenalter wunderten, so liegt heute die physiologisch-psychologische Umformungsvorstellung des Weltgeschehens buchstäblich in der Luft. Sie verdichtet sich im «tellurischen Schluß» Hennings

und im «kosmischen Schließungsleiter» Gföllners. Der Laie wird die Bedeutung solcher organischer Denkresultate bestenfalls im Unterbewußtsein bergen können, der Fortschrittler sieht aber in klarer Erkenntnis der Dinge die Realisierungsmöglichkeiten, der Ethiker und Soziologe erblickt in der Versöhnung von Religion und Wissenschaft den Anbruch eines neuen Menschheitsmorgens und nur der Ästhet kommt nicht auf seine Kosten, er muß warten, bis die neu aufblühende Kultur wieder zum Selbstzweck geworden ist.



BUNDES ANZEIGER

HERAUSGEGEBEN VOM BUNDESMINISTER DER JUSTIZ

Ausgegeben am Dienstag, den 5. August 1952

Auswärtiges Amt

Bekanntmachung
über die Bestätigung der bei der Entdeckung von
„Neu-Schwabenland“ im atlantischen Sektor der
Antarktis durch die deutsche antarktische Expedition
1938/39 erfolgten Benennungen
geographischer Begriffe.

Vom 12. Juli 1952.

Die von dem derzeitigen Leiter der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 vorgeschlagenen geographischen Benennungen werden wie folgt amtlich bestätigt:

Lfd. Nr.	Namensträger:	Beziehung zur Expedition:
1	Alexander-v.-Humboldt-Gebirge	Berühmter Geograph; Begründer magnetischer Forschung in den Polargebieten,
2	Humboldt-Graben	wie vorher,
3	Altar	Berg im Alexander-v.-Humboldt-Gebirge,

- | | | |
|----|-----------------|---|
| 4 | Amelang-Platte | Herbert Amelang, I. Offizier des Expeditionsschiffes, Nordd. Lloyd; führte u. a. persönlich alle Motorboot-u. Schleppbootfahrten zwischen Schiff, Packeis und Schelfeisenküste durch, |
| 5 | Am Überlauf | im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges, |
| 6 | Barkley-Berge | Studienreferendar Erich Barkley, (gefallen 1945), Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung, Hamburg), |
| 7 | Bastei | Berg im zentralen Wohltat-Massiv |
| 8 | Bludau-Berge | Dr. med. Josef Bludau, Schiffsarzt |
| 9 | Bolle-Berg | Herbert Bolle, Werkmeister der Flugzeugmonteurgruppe, D. L. H. die von ihm betreuten beiden Flugboote konnten ohne Unfall oder Versagen in 16 Fernflügen mit 87 Flugstunden 13 050 Flugkilometer zurücklegen, |
| 10 | Boreas (D-Agat) | eins der beiden Flugboote vom Dornier 10 t Wal-Typ, |
| 11 | Brandt-Berg | Emil Brandt, Matrose, Nordd. Lloyd rettete einem zwischen das Packeis ins Wasser gefallen Kameraden das Leben, |

- 12 Bruns-Berge Elektro-Ingenieur Herbert Bruns, Spezialist für nautische und aeronautische Meßgeräte; mittels eines erstmalig zur Verwendung kommenden Unterwasser- Peilgerätes konnte er die Nordküste der Insel Bouvet horizontal unter der Wasserlinie abloten,
- 13 Buddenbrook-Kette Freiherr v. Buddenbrook, Atlantik-Flugbetriebsleiter der D.L.H., stellte der Expedition Schiff und Flugpersonal zur Verfügung und betreute die aeronautische Ausrüstung der Expedition
- 14 Bundermann-Ketten Max Bundermann, Luftbildner, verfertigte die Hälfte der 11 600 Vermessungs-Luftbilder, Hansa Luftbild-GmbH
- 15 Conrad-Gebirge Konteradmiral Dr. phil. Conrad (gest. 1943), Leiter des Amtes für Marine-Wetterdienst, beriet die teilnehmenden Wissenschaftler im Einvernehmen mit den wissenschaftlichen Instituten
- 18 Dallmann-Berge Kapitän der Handelsmarine, er erforschte 1873/74 die Westküste von GrahamLand,
- 17 Drygalski-Berge Geh. Rat. Prof. Dr. E. v. Drygalski

- (gest. 1950) berühmter Polarforscher, Leiter der Deutschen Antarktis-Expedition 1903/04,
- 18 Eckhörner Gipfel im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
- 19 Filchner-Berge Dr. W. Filchner, Tibet-u. Antarktisforscher, Leiter der Deutschen Antarktisexpedition 1911/13,
- 20 Gablenz-Rücken Freiherr v. Gablenz (gef. 1944), Direktor der Deutschen Luft-Hansa,
- 21 Gburek-Spitzen Cand. geophys. Leo Gburek (gef. 1941), Erdmagnetiker der Expedition,
- 22 Geßner-Spitze Wilhelm Geßner (gef. 1944), Direktor der Hansa-Luftbild-G.m.b.H., rüstete die Expedition mit den erstmalig zur Verwendung kommenden Reihenmeßbild-Kammern RMK, Zeiss-Aerotopograph aus, stellte die beiden erfahrensten deutschen Luftbildner Bundermann und Sauter zur Verfügung, sorgte für die erste Luftbild-Auswertung und stellte die erste „Vorläufige Übersichtskarte vom Arbeitsgebiet der Expedition“ her,

- | | | |
|----|------------------|--|
| 23 | Gneis-Kopf | Berggipfel im südl. Teil der östlichen Petermann-Kette, |
| 24 | Gockel-Kamm | Wilhelm Gockel. Meteorologischer Assistent vom Marine-Observatorium Wilhelmshaven, startete zusammen mit seinem Kameraden Krüger (s. dies.) an 106 Tagen 184 Sonden des Reichsamtes Wetterdienst und des Marine- Wetterdienstes, |
| 25 | Graue Hörner | Huken am Südenende des nördl. Teils der Petermann-Ketten, |
| 26 | Gruber-Berge | Erich Gruber (gef. 1940), Flugfunker von „Boreas“, |
| 27 | Habermehl-Gipfel | Habermehl, Präsident des ehemaligen Reichswetterdienstes, sorgte für den reibungslosen Funkverkehr zwischen Schiff und Heimat, |
| 28 | Hädrich-Berg | Hädrich, Prokurist der D.L.H., besorgte das gesamte Rettungswesen der Expedition, |
| 29 | Hedden-Berg | Karl Hedden, Matrose, rettete einen Kameraden vom Tode des Ertrinkens, |
| 30 | Herrmann-Berge | Dr. Ernst Herrmann, Geograph der Expedition, |

- | | | |
|----|---------------------|---|
| 31 | In der Schüssel | nach Westen offene, breite Einbuchtung im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges, |
| 32 | Johannes-Müller | Johannes Müller (gest.1944), Leiter der Kamm Abt. Nautik des Nordd. Lloyd, Teilnehmer der Filchner-Expedition 1911/13, |
| 33 | Kaye-Kamm | Baurat b. German Lloyd, Betreuer der Luft-Hansa-Schiffsparks, zur Untersuchung des anfänglich zugewiesenen Katapult-Trägers „Westfalen“ als Expeditions-Schiff nach Rio de Janeiro entsandt, verhinderte durch sein Urteil über die Unbrauchbarkeit des Schiffes für den gedachten Zweck eine sonst unvermeidliche Katastrophe, |
| 34 | Kleinschmidt-Gipfel | Reg.-Dir. Kleinschmidt, Hauptabteilungsleiter der ehemaligen deutschen Seewarte, |
| 35 | Kottas-Berge | Alfred Kottas, Kapitän des Expeditionsschiffes, |
| 36 | Kraul-Berge | Kapitän der Handelsmarine (gest. 1948), Eislotse der Expedition, |
| 37 | Krüger-Berg | Walter Krüger (gest. 1948), Meteorologischer Assistent beim |

- Reichsamt für Wetterdienst,
zusammen mit seinem Kameraden
Gockel (s. startete er an 106
Tagen 184 Sonden des Reichswet-
terdienstes und des Marinewetter-
dienstes,
- 38 Kubus auffälliger, gewaltiger, vierkantiger
Bergklotz an der Südostecke des
Mühlig-Hofmann-Gebirges,
- 39 Kurze-Gebirge Vize-Admiral, Leiter der
Nautischen Abt. des ehem.
Marine-Oberkommandos,
stellte die neuzeitlichste nautische
Schiffsausrüstung zur Verfügung,
- 40 Lange-Platte Studienassessor Dr. phil. Heinz
Lange (gef. 1941), vom Reichsamt
für Wetterdienst, II. Meteorologe
der Expedition,
- 41 Loesener-Platte Kurt Loesener, Flugzeugmecha-
niker von „Boreas“,
Deutsche Luft-Hansa,
- 42 Lose Platte Platte an der Westseite, südl. Teil
des Alexander-v.-Humboldt-
Gebirges,
- 43 Luz-Rücken Martin Luz, Kaufmännischer
Direktor der Deutschen
Luft-Hansa,

- 44 Mayr-Kette Rudolf Mayr, Flugzeugführer von
„Passat“, Deutsche Luft-Hansa,
- 44a Matterhorn dem in Form und Höhe
(über 4000 m ü. M.) in den Wal-
liser Alpen ähnlicher, gewaltiger
Felsenzacken in den
Drygalski-Bergen,
- 45 Mentzel-Berg Prof. Rudolf Mentzel,
Präsident der Deutschen
Forschungsgemeinschaft,
- 46 Mühlig-Hofmann Mühlig-Hofmann, Min.-Dirigent
im Gebirge des ehemaligen RLM,
setzte die Zur-Verfügung-Stellung
der „Schwabenland“ als Expedi-
tionsschiff durch,
- 47 Neumayer v. Neumayer, Gründer und
Direktor Steilwand der Deutschen
Seewarte, Organisator mehrerer
Polarexpeditionen,
- 47a Neu-Schwabenland Expeditionsschiff
„Schwabenland“,
- 48 Nordwest-Insel dem Nordende des
Alexander-v.-Humboldt-Gebirges
vorgelagert,
- 49 Östliches Hochfeld zwischen den Südenden der
östlichen und westlichen
Petermann-Ketten,
- 50 Ober-See am Nordostende des Zentralen
Wohltat-Massivs,

- | | | |
|----|-------------------|--|
| 51 | Passat (D-Alox) | eines der beiden Flugboote vom Dornier-10 t. Wal-Typ, |
| 52 | Paulsen-Berge | Cand.phil. Karl-Heinz Paulsen (gef.1941), Ozeanograph der Expedition, |
| 53 | Payer-Gruppe | Julius v. Payer, österr. Polarforscher, |
| 54 | Penck-Mulde | Geh. Rat Prof. Dr. Albrecht Penck (gest. 1947), berühmter Geograph, Verfasser von „Geologie der Antarktis“ u.a.W., |
| 55 | Petermann-Ketten | August Petermann, berühmter Geograph und Förderer der deutschen Polarforschung, |
| 56 | Preuschoff-Rücken | Franz Preuschoff, Flugzeugmechaniker von „Passat“ |
| 57 | Regula-Kette | Dr. Herbert Regula, I. Meteorologe der Expedition, Deutsche Seewarte, |
| 58 | Ritscher-Gipfel | Kapitän der Handelsmarine, Oberreg.-Ritscher-Landrat, Expeditionsleiter, |
| 59 | Röbke-Berg | Karl-Heinz Röbke, II. Offizier des Expeditionsschiffes, Nordd. Lloyd, |

- | | | |
|----|------------------------|--|
| 60 | Ruhnke-Berg | Herbert Ruhnke, Flugfunker von „Passat“, |
| 61 | Sauter-Riegel | Siegfried Sauter, Luftbildner, fertigte die Hälfte der 11 600 Vermessungs-Luftbilder, Hansa Luftbild G.m.b.H., |
| 62 | Schirmacher-Seenplatte | Richard Heinrich Schirmacher, Führer von „Boreas“, Deutsche Luft-Hansa, |
| 63 | Schneider-Riegel | Hans Schneider, Leiter der Abt. Ausrüstung (Besatzung und Proviant) des Nordd. Lloyd, |
| 64 | Schubert-Gipfel | v. Schubert, Reg.-Direktor, Hauptabtlg.- Leiter „Nautik“ der Deutschen Seewarte, |
| 65 | Schulz-Höhen | Robert Schulz, II. Ing. d. Expeditions-Schiffes, |
| 66 | Schichtberge | Südwest-Ausläufer d. Zentr. Wohltat-Massivs |
| 67 | Schwarze Hörner | am Südende des nördl. Teils der mittleren Petermann-Kette, |
| 68 | See-Kopf | Kap am Nordostende des Zentralen Wohltat-Massivs, |

- | | | |
|----|----------------|--|
| 69 | Seilkopf-Berge | Prof. Dr. Heinrich Seilkopf, aus der Luftschiffahrt bekannter Meteorologe, Leiter der Abt. See-Flug der ehemaligen Deutschen Seewarte, |
| 70 | Sphinx-Kopf | Nordende eines einzelnen Bergrückens im Wohltat-Massiv (71° 22' S, 12° 00' 0) |
| 71 | Spieß-Gipfel | Admiral, Präsident der Deutschen Seewarte, Kommandant des Expeditionsschiffes „Meteor“ u. Leiter der Meteor-Expedition 1925/27, |
| 72 | Stein-Kuppen | Willy Stein, Bootsmann auf „Schwabenland“, erfolgreicher Motorboots-und Bootsfahrer im Treib- und Packeis, Nordd. Lloyd, |
| 73 | Todt-Riegel | Dr. rer. pol. Herbert Todt, Assistent des Expeditionsleiters, |
| 74 | Uhlig-Gipfel | Karl Uhlig, Leitender Ingenieur des Expeditionsschiffes Nordd. Lloyd, |
| 75 | Unter-See | an der Nordseite des Zentralen Teiles des Wohltat-Massivs, |
| 76 | Vorposten | Nunataker im östlichen Grenzgebiet von Neu-Schwabenland, |

- | | | |
|----|---------------------|--|
| 77 | Westliches Hochfeld | zwischen den beiden südl. Ausläufern des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges, |
| 78 | Weyprecht-Berge | Weyprecht, berühmter Polarforscher, Entdecker von Franz Joseph – Land 1872/73, gab. die Anregung für das Erste Internationale Polarjahr, |
| 79 | Wegener-Inlandeis | Dr. Alfred Wegener (gest. 1938), berühmter Grönlandforscher, |
| 80 | Witte-Spitzen | Dietrich Witte, Motorenwart des Expeditionsschiffes, |
| 81 | Wohltat-Massiv | Min.-Direktor Helmuth Wohltat, Initient, Organisator der Expedition und ihr Betreuer während der Durchführung, |
| 82 | Zimmermann-Berg | Carl Zimmermann, Oberreg.-Rat i. R., Vizepräsident der Deutschen Forschungs-Gemeinschaft, |
| 83 | Zuckerhut | Gipfel im Zentralen Wohltat-Massiv, |
| 84 | Zwiesel | höchster Gipfel in der Mitte der westlichen Petermann-Kette. |

Die geographischen Positionen der genannten Gebiete sind wie folgt:

A. Das Wohltat-Massiv, ein ausgedehntes Berggebiet mit Gipfeln bis 3010 m ü. M. und Hochgebirgsformen im Zentralen Teil, umfaßt den Raum zwischen 70,5° S und 72,2° S, 16° O und 11° O. Rings um den Zentralen Teil gruppieren sich:

a) die „Schirmacher-Seenplatte“ im Nordwesten,

b) die Nunataker „Vorposten“ im Osten,

c) die Payer-Gruppe im Südosten,

die Weyprecht-Berge im Süden und

das „Alexander-v.-Humboldt-Gebirge“ im Südwesten den Raum zwischen Letzterem und dem Zentralen Teil füllen

f) die Petermann-Ketten aus, vom Alexander-v.-Humboldt-Gebirge getrennt durch den Humboldt Graben.

Ober- und Unter-See liegen am Fuße des Massivs an seiner Nordseite. Höchste Erhebungen und besonders auffällige Punkte sind im Zentralen Teil des Massivs:

Die Schicht-Berge, N-L Nr. 66, Höhe 2600 m, Lage: 71,4° S, 13,2° O

Zimmermann-Berg, Nr. 82, Höhe 2530 m,
Lage: 71,3° S, 13,4° O

Ritscher-Gipfel, Nr. 58, Höhe 3010 m,
Lage: 71,4° S, 13,4° O

Zuckerhut, Nr. 83, Höhe 2700 m,
Lage: 71,4° S, 13,5° O

Unter-See, Nr. 75, Höhe 655 m,
Lage: 71,3° S, 13,5° O

Bastei, Nr. 7, Höhe 2640 m,
Lage: 71,3° S, 13,6° O

Mentzel-Berg, Nr. 45, Höhe 2520 m,
Lage: 71,0° S, 13,7° O

Ober-See, Nr. 50, Höhe 820 m,
Lage: 71,2° S, 13,7° O

See-Kopf, Nr. 68, Höhe 1340 m,
Lage: 71,2° S, 13,8° O

Todt-Riegel, Nr. 73, Höhe 1900 m,
Lage: 71,3° S, 14,3° O

Vorposten, Nr. 76, Höhe 2200 m,
Lage: 71,4° S, 15,8° O

Die Schirmacher-Seenplatte, N-L Nr. 60, ist eine etwa 15 km lange, höchstens 3 km breite Felsplatte auf 70° 40' S, 11° 40' O. Die höchste Erhebung der Felsplatte mit 210 m ü. M. liegt eben westlich von ihrer Mitte, eine 145 m hohe an ihrem Ostende.

Die Nunataker „Vorposten“ liegen auf einer südsüdwestwärts ansteigenden Schwelle auf 71,4° S, 15,8° O, sind 2200 m ü. M. hoch und überragen das Inlandeis der Umgebung um etwa 300 m.

Die „Payer-Gruppe“, N-L Nr. 50, liegt mit ihrer Mitte auf 72,0° S, 14,7° O; sie hat etwa Kreisform. Von ihrer Mitte läuft eine Schwelle mit einigen Nunatakern südwärts, deren höchster 3180 m ü. M. erreicht.

Die „Weyprecht-Berge“, N-L Nr. 78, bilden eine Berggruppe, deren Mitte auf 72,0° S, 13,5° O liegt; von den Gipfeln sind fünf über 2900 m ü. M. hoch und überragen damit das Inlandeis der Umgebung um etwa 300 m; der höchste Gipfel mit 2980 m ü. M. liegt am Südwestende der Gruppe.

e) Das „Alexander-v.-Humboldt-Gebirge“, N-L Nr. 1, erstreckt sich, reich zergliedert, von 71,4° S bis 72,0° S zwischen 11° und 12° O.

Am Nordende liegt die Nordwest-Insel, N-L Nr. 48; weiter südlich liegen am Nordrand der halbkreisförmigen, nach Westen offenen, breiten Bucht „In der Schüssel“,

Nr. 31, die 2370 und 2390 m hohen „Eckhörner“, N-L Nr. 18, und östlich von dem östlicheren von beiden ist die Lücke im halbkreisförmigen Bergkranz „Am Überlauf“, N-L Nr. 5, mit ihrem 100 m hohen Gefälle zwischen dem Inlandeisstand innen

und außen südwestlich von „In der Schüssel“ hegt auf 71,6° S, 11,3° O der 2360 m hohe Gipfel „Altar“, N-L Nr. 3. Zwischen den beiden südlichen Ausläufern des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges erstreckt sich in 2600 bis 2700 m ü. Nl. das „Westliche Hochfeld“, N-L Nr. 78, in nordsüdlicher Richtung.

Der „Humboldt-Graben“, N-L Nr. 2, begrenzt das Alexander v.-Humboldt-Gebirge im Osten und trennt es von der westlichen Petermann-Kette. In seinem Nord-Ausgang liegt eine Felsinsel mit dem „Sphinx-Kopf“, N-L Nr. 70, an ihrem Nordende.

Die „Petermann-Ketten“ bestehen aus einem südlichen, mittleren und nördlichen Teil; mittlerer und nördlicher Teil zerfallen wiederum je in drei größere und einige kleinere Bestandteile. Alle erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung, N-L Nr. 55, von 71,3° S bis 72,15° S zwischen dem zentralen Wohltat-Massiv und dem „Alexander-v.-Humboldt-Gebirge. Zwischen dem südlichen und dem mittleren Teil liegt mit etwa 2800 m ü. M. die Inlandeiszunge „Östliches Hochfeld“, N-L Nr. 49, und an den Südecken des nördlichen Teils der Petermann-Ketten sind die „Schwarzen“ und die „Grauen Hörner“, N-L Nr. 67 und 25. Von den Gipfeln ist der „Gneis-Kopf“, N-L Nr. 23, auf 71,9° S, 12,2° O der Höchste im gesamten Wohltat-Massiv mit 3240 M. Ein anderer markanter Berg ist der „Zwiesel“, N-L Nr. 84, am Südende der östlichen Kette mit 3180 m ü. M. Die zwei unbenannten Nordenden der nördlichen Petermann-Ketten zwischen Sphinx-Kopf und dem zentralen Wohltat-Massiv erreichen 2170 und 2140 m Höhe ü. M.

Die „Dallmann-Berge“, N-L Nr. 16, Zwischen dem Alexander-v.-Humboldt-Gebirge und dem Conrad-Gebirge, bestehen aus einem Massiv, einem inselartigen, 3000 m hohen Berg westlich von seinem nördlichen Teil, und einigen Nunatakern. Der Kamm des Massivs läuft dicht westlich von 11° O etwa 35 km südwärts von 71,7° S bis fast 72° S.

B. Das Conrad-Gebirge, N-L Nr. 15. und das Kurze-Gebirge,

N-L Nr. 39, sind zwei ihrer Form und Ausdehnung nach ziemlich ähnliche Gebirgszüge, die durch eine 15 bis 20 km breite Inlandeisfläche getrennt sind. Sie erstrecken sich nord-südwärts, Ersteres mit 55 km Länge auf 10,5° O zwischen 71,7° S und 72,3° S, Letzteres auf 9,5 bis 10° O zwischen 72,1 bis 72,5° S mit 45 km Länge, und erreichen ihre größten Höhen von über 3000 m ü. M. in Gipfeln, von denen der Höchste im südlichen Teil des Conrad-Gebirges, zwei andere im nördlichen Teil des Kurze-Gebirges liegen. Große Aufschüttungen finden sich an der Westseite beider Gebirgszüge.

Die Drygalski-Berge, N-L Nr. 17, und die Filchner-Gruppe, N-L Nr. 39, sind in ihren niedrigeren Teilen firnbedeckte, breit gelagerte und, besonders die erstgenannten, spitze, auffallend zackige Felsmassen im Raum zwischen 9,5 und 7,1° O und 71,8 und 72,10 S. Der auffallendste Gipfel ist das „Matterhorn“, N-L Nr. 44 a, ein gewaltiger, dem Matterhorn in den Walliser Alpen rech ähnlicher und schätzungsweise annähernd 4000 m hoher, einzelner Felszacken. Am Südwestende der Filchner-Gruppe liegt der „Kubus“, N-L Nr. 38, ein mächtiger, viereckiger Bergklotz auf 72,4° S, 7,5° O,

C. Das Mühlig-Hofmann-Gebirge, N-L Nr 46 zwischen 71 und 72,6° S und 30° O, eine geringere Mannigfaltigkeit der Bergformen als die Gebirge im östlichen Teil von Neu-Schwabenland; es fehlen ähnliche exzessive Hochgebirgsformen wie dort. Bedeutende Erhöhungen über 3000 m ü. M., jedoch nur rund 1000 m über dem Inlandseis sind nur im Nordosten in der „Geßner-Spitze“, N-L Nr. 22 auf 71,9° O S, 6,9° O und im Habermehl-Gipfel, N-L Nr. 27, dicht westlich davon. Zwischen Geßner Spitze und „Bolle-Berg“, N-L Nr. 9, auf 72,3° O S, 6,5° O O weist das Gebirge hohe, in stumpfe Gipfel gegliederte Kämme auf. Diesem Bilde passen sich an:

Buddenbrook-Kette, N-L Nr. 13,

71,7° S, 6° O

Luz-Rücken,	N-L Nr. 43, 72° S bis 72,3° S, 5,5 O O
Hädrich-Berg	N-L Nr. 28, 72,4° S, 5,2° O
Kaye-Kamm.	N-L Nr. 33, 72,5° S, 4,13° O
Gablenz-Rücken,	N-L Nr. 20, 72° bis 72,3° S, 5° O
Preuschoff-Rücken,	N-L Nr. 56, 72,3° bis 72,5° S, 4,15 O O
Gruber-Berge,	N-L Nr. 26, 72° S, 4° O
Loesener-Platte,	N-L Nr. 41, 72° S, 4,3° O
Ruhnke-Berg,	N-L Nr. 60, 72,5° S, 4° O
Bundermann-Ketten,	N-L Nr. 14, 71,8° S bis 72° S, 3,4° O
Mayr-Kette,	N-L Nr. 44, 72° bis 72,3° S, 3,4° O
Sauter-Riegel	N-L Nr. 61, 72,6° S, 3,3° O

D. Das Ritscher-Land, N-L Nr. 58, wird von Süden nach Norden von der „Penck-Mulde“, N-L Nr. 54, durchzogen. In ihre südliche Mündung stürzt das „Wegener-Inlandeis“, N-L Nr. 79, das das Gesamtgebiet von Neu-Schwabenland polwärts begrenzt, dicht nördlich von 74° S steil um gut 1000 m ab, um sich dann mit geringerem Gefälle nordwärts zum Schelfeis abzusenken, im Osten und Westen wird die Penck-Mulde von firnbedeckten Bergzügen flankiert, deren höchste Erhebungen bis in über 3000 m ü. M. hinaufragen und sich um 1000 bis 1500 m über das Inlandeis der Mulde erheben.

Von den Bergen, Spitzen und Kämmen an der Ostseite der Penck-

Mulde sind, von Süden nach Norden, folgende benannt:	
Gockel-Kamm,	N-L Nr. 24, auf 73,2° S, 0,2° W
Herrmann-Berge;	N-L Nr. 30, 73° S, von 1° O bis 0 O
Krüger-Berg,	N-L Nr. 37, 73,19 S, 1,30 O
Barkley-Berge,	N-L Nr. 6, 72,8° S, von 1,5° bis 0,8° O
Gburek-Spitzen,	N-L Nr. 21, 72,7° S, vors 1,5° bis 0,8 O O
Paulsen-Berge,	N-L Nr. 52, 72,4° S, 1,5 O O
Brandt-Berg,	N-L Nr. 11, 72,1 O S, von 1° bis 1,5 O O
Hedden-Berg,	N-L Nr. 29, Siehe N-L Nr. 11

Von den bemerkenswerten geographischen Objekten an der Ostseite der Pende-Mulde sind benannt, von Süden nach Norden:

Kottas-Berge,	N-L Nr. 35, auf 74,1 bis 74,3° S, 8,2-9° W
Amelang-Platte, (Felsplatte mit 2 Gipfeln)	N-L Nr. 4, 74° S; 6,2 bis 6,50 W
Schulz-Höhen,	N-L Nr. 65, 73,7 O S, 7,6 O W
Schneider-Riegel,	N-L Nr. 63, 73,7 O S, 3,3 O W
Kleinschmidt-Gipfel	N-L Nr. 34, Berge u. Gipfel auf einen 150 km langen, firnbedeckten fast geradlinig von 72,7° S, 3,5° W bis 74° S 5° W laufenden Bergrücken.
Uhlig-Gipfel,	N-L Nr. 74, .

Bludau-Berge,
Schubert-Gipfel,
Seilkopf-Berge,

N-L Nr. 8,
N-L Nr. 64,
N-L Nr. 69.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung Hallstein

Die deutsche antarktische Expedition 1938/39

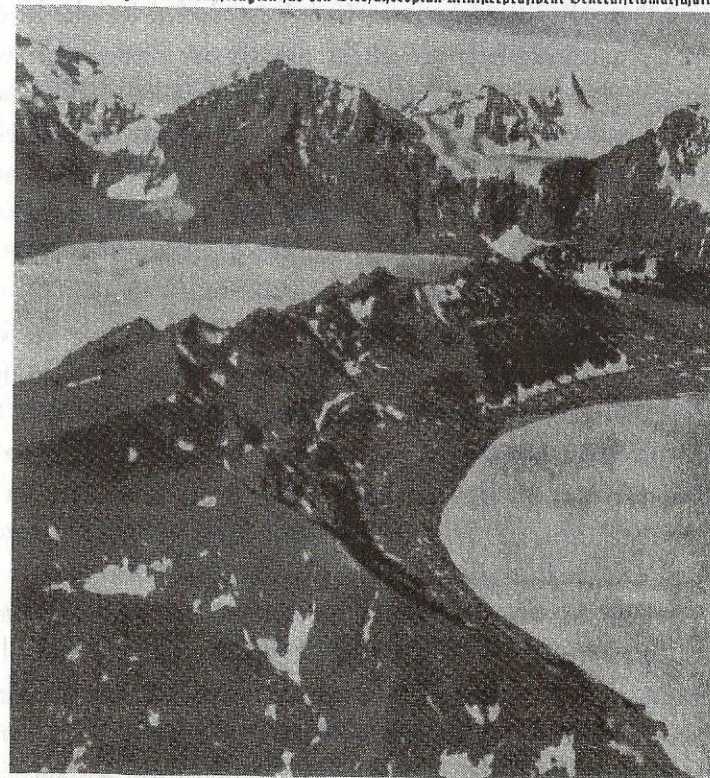
3. Jahrgang Nr. 9
Einzelpreis: RM. 0,75

Berlin, den 5. Mai 1939

Der Vierjahresplan

ZEITSCHRIFT FÜR NATIONALSOZIALISTISCHE WIRTSCHAFTSPOLITIK

Ämtliche Mitteilungen des Beauftragten für den Vierjahresplan Ministerpräsident Generalfeldmarschall Göring



Landchaft in der Antarktis

Aufn. Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

Zur Rückkehr der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/1939



Schon seit jeher befanden sich Deutsche unter den Forschern, deren Ziel die Südpolregionen waren. Bereits der Engländer Cook hatte auf seiner zweiten Reise, die ihn im 18. Jahrhundert in die Antarktis führte, einen Deutschen, Forster, an Bord, der bezeichnenderweise die wissenschaftlichen Arbeiten leitete. In neuerer Zeit, 1898/99, betrieb das deutsche Expeditionsschiff „Valdivia“ Tiefseeforschungen in den antarktischen Gewässern. Der erste Deutsche, der den antarktischen Kontinent betrat, war Erich von Drygalski mit seiner Expedition in den Jahren 1901/02. Ihm folgte Wilhelm Filchner mit seiner Expedition 1911/12. Von diesen beiden Forschern wurden das „Kaiser-Wilhelm-II-Land“ und das „Prinz-Regent-Luitpold-Land“ entdeckt, welche in dem heute von Australien beanspruchten Sektor der Antarktis bzw. in den von England in Anspruch genommenen „Falkland Islands Dependencies“ liegen. Der Weltkrieg unterbrach die deutsche Forschertätigkeit. Erst 1927/28 finden wir wieder Deutsche in den antarktischen Gewässern, die „Meteor“-Expedition, die sich mit Vermessungen bis südlich der Bouvet-Insel befaßte; aber den antarktischen Kontinent nicht betrat.

Alle diese Expeditionen haben wissenschaftliche Ziele verfolgt. Im neuen Deutschland ist die Tradition deutscher Forschung in der Antarktis wieder aufgenommen worden. Vor wenigen Wochen ist die deutsche antarktische Expedition 1938/39, die auf Befehl von Generalfeldmarschall Göring am 17. Dezember des vergangenen Jahres aus Hamburg ausgelaufen war, von ihrer einzigartigen Entdeckungsfahrt nach Hamburg zurückgekehrt und feierlich begrüßt worden. Zu dem wissenschaftlichen Interesse ist in den letzten Jahren ein besonderes wirtschaftliches Interesse Deutschlands an der Antarktis und den diesen Kontinent umgebenden Meeren gekommen. Das deutsche Streben, in der Fettversorgung die Abhängigkeit von der Einfuhr ausländischer Rohstoffe, soweit es möglich ist, zu verringern, hat 1936/37 zur Wiederaufnahme des deutschen Walfangs geführt. In der Fang-

saison 1938/39 waren 7 deutsche Flotten am pelagischen Fang in der Antarktis beteiligt. Die 7 deutschen Flotten stellen eine Tonnage von 102 300 Bruttoregistertonnen dar, mit 56 Fangbooten. Dazu kommen Tankdampfer, die die Flotten mit Betriebsstoffen versehen und einen Teil der Walöl-Produktion von den Walfangmutterschiffen übernehmen und nach deutschen Häfen bringen. Insgesamt verfügt die Walfangflotte über eine Tonnage von über 200 000 Bruttoregistertonnen. Die Walöl-Ausbeute deckt etwa die Hälfte des für die Margarinefabrikation wichtigen Walölbedarfs. Die gesparten Devisenbeträge belaufen sich auf viele Millionen Reichsmark.

Der Walfang ist durch internationale Abkommen auf den Londoner Walfangkonferenzen 1937 und 1938 geregelt worden. Deutschland, als die drittgrößte Walfangnation der Welt, gehört zu den Unterzeichnermächten des Londoner Abkommens zur Regelung des Walfangs und hat sich im Interesse der Erhaltung der Rohstoffquelle in der Antarktis für das Zustandekommen dieser internationalen Abmachungen eingesetzt. Der Fang erfolgt auf dem offenen, grundsätzlich freien Meer. Da die wissenschaftliche Erforschung der Wale, ihrer Lebensgewohnheiten und Wanderungen viele Fragen noch nicht aufklären konnte, bemühte sich Deutschland, durch Entsendung von Biologen auf jeder Walfangflotte, zu ihrer Lösung beizutragen. Die systematische und planvoll geleitete Tätigkeit deutscher Wissenschaftler im südlichen Eismeer verspricht große Erfolge.

Der Wunsch nach Sicherung der neuen Rohstoffquelle in der Antarktis ließ auch den Gedanken auftauchen, dort einen Stützpunkt für die deutschen Walfänger zu schaffen. Norwegische Walfänger, die innerhalb der von Großbritannien hoheitsrechtlich in Anspruch genommenen Teile der Antarktis Walfang trieben, haben einige Jahre lang Abgaben für ihre Walfangtätigkeit zahlen müssen. Für den pelagischen Fang auf dem freien südlichen Eismeer werden keine Abgaben gezahlt. In Verfolg der deutschen

Walfanginteressen ordnete deshalb Generalfeldmarschall Göring als Beauftragter für den Vierjahresplan die Entsendung einer Expedition in die Antarktis an und bestimmte die Deutsche Forschungsgemeinschaft als Trägerin des Unternehmens. Die Auswahl des Arbeitsgebietes der deutschen antarktischen Expedition wurde durch die politischen Verhältnisse des antarktischen Kontinents beeinflusst, die von Deutschland im Übrigen bisher nicht anerkannt sind.

Die Nationen, die für sich Teile des antarktischen Kontinents in Anspruch nehmen, sind England, Australien, Neuseeland, Frankreich und Norwegen. Nach den bisher geltend gemachten Hoheitsansprüchen lassen sich hier vier Gruppen unterscheiden: Einzel-Inbesitznahme bestimmter Landteile oder Inseln, wie z. B. der Peter-I.-Insel auf 90°35' West und 68°50' Süd und der Bouvet-Insel auf 3°24' West und 54°26' Süd durch Norwegen.

Gebiete innerhalb bestimmter Sektoren, die durch Längen- und Breitengrade begrenzte Ausschnitte darstellen und durch Staatsakte- in Anspruch genommen worden sind. Hierzu gehören:

a) Die „Falkland Islands Dependencies“, die sich von 20° bis 80° West erstrecken und begrenzt werden zwischen 20° und 50° West von dem 50.° Süd und zwischen 50° und 80° West von dem 58.0 Süd, von England unter seine Souveränität gestellt in den „Letters Patent“ vom 28. März 1917.

b) Der Sektor von Neuseeland, bekannt als „Ross-Dependency“. Er umfaßt alle Inseln und Gebiete zwischen 160° Ost und 150° West und wird begrenzt vom 60.° Süd. England beansprucht ihn durch „Order in Council“ vom 30. Juli 1923.

c) Der australische Sektor, der alle Inseln und Gebiete zwischen 45° und 160° Ost umfaßt und begrenzt wird vom 60.° Süd, mit Ausnahme des Adélie-Landes auf ungefähr 140° Ost, das von Frankreich beansprucht wird. Dieser Teil der Antarktis ist durch „Order in Council“ vom 7. Februar 1933 unter australische Souveränität gestellt worden.

d) Das bereits erwähnte Adélie-Land, das aufgrund der VO. vom 6. April 1938 von Frankreich beansprucht wird.

Die völkerrechtliche Grundlage der Inbesitznahme dieser Teile der Antarktis bildet die sogenannte Sektoretheorie. Diese Theorie ist nicht klar und bedeutet, je nachdem, wer sie anwendet, etwas anderes. Ursprünglich ist dieses Prinzip für die Arktis aufgestellt worden und besagt im Allgemeinen, daß alles Land in der Richtung auf den Nordpol von den östlichen und westlichen Grenzen der Einzelstaaten aus, die Anlieger des nördlichen Eismeer sind, gleichgültig ob entdeckt oder unentdeckt, der Souveränität der jeweiligen Staaten unterstehen soll. Das Sektorenprinzip in der Antarktis geht von Inseln oder Landteilen in der Nähe oder an der Küste des antarktischen Kontinents aus. Nach diesem Prinzip wird unter die Herrschaft des Staates, der die Inseln oder die Küste beansprucht, der ganze Sektor gestellt, der durch Längen- und Breitengrade bis zum Südpol hin begrenzt wird.

Durch königliches Dekret vom 14. Januar 1939 hat Norwegen den Teil des antarktischen Kontinents zwischen 20° West und 45° Ost mit dem darin gelegenen Gebiet sowie den angrenzenden Gewässern aufgrund der behaupteten geographischen Entdeckung unter seine Souveränität gestellt.

3. Gebiete, die bei Entdeckungsreisen privater Expeditionen benannt, durch die jeweiligen Regierungen der Entdecker aber nicht beansprucht worden sind. Hierzu gehören z. B. die Entdeckungen Drygalskis und Filchners, ferner die Entdeckungen norwegischer Walfänger und Flieger an verschiedenen Küsten des antarktischen Kontinents und das Gebiet zwischen 80° und 150° West, das der amerikanische Flieger Ellsworth 1935/36 in einer Richtung von Graham Land bis Little America überflogen hat. Bei Auslaufen der deutschen antarktischen Expedition im Dezember vorigen Jahres waren noch nicht in Anspruch genommen Teile des am Atlantischen Ozean und am Pazifischen Ozean gelegenen antarktischen Kontinents. Da im atlantischen Sektor

mit günstigeren Eisverhältnissen als im pazifischen Sektor gerechnet werden konnte, wurde der südlich der Bouvet-Insel um den 0° Meridian gelegene unbekannte Teil der Antarktis, deren Schelfeisrand gelegentlich erreicht worden war, zum Arbeitsgebiet der Expedition bestimmt.

Die deutsche antarktische Expedition 1938/39 unterscheidet sich in Organisation und Ausrüstung grundlegend von früheren Nord- oder Südpolarexpeditionen. Die mit der Vorbereitung befaßten Stellen bemühten sich, die Aussichten auf einen Erfolg durch eine moderne Ausrüstung zu vergrößern. Die Aufgaben der Expedition sollten innerhalb des antarktischen Sommers, also in einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne, gelöst werden. Die Expedition wurde mit Flugzeugen ausgerüstet, die durch Flüge über dem Festland das Arbeitsgebiet erkunden und durch Luftphotografie die Unterlagen für eine genaue und bisher noch nicht vorhandene Karte schaffen sollten. Bereitwillig hat die Deutsche Lufthansa das Katapultschiff „Schwabenland“ mit zwei Dornier-Walen und ihren bewährten Besatzungen unter den Flugkapitänen Mayr und Schirmacher zur Verfügung gestellt.

Die durch den Norddeutschen Lloyd bereederte „Schwabenland“ wurde durch entsprechende Umbauten für die Eisfahrt instand gesetzt. Die notwendigen wissenschaftlichen Instrumente wurden eingebaut, die Funkstation für die neuen Aufgaben erweitert. Die teilnehmenden Wissenschaftler erhielten ihre Aufgaben nach sorgfältig ausgearbeiteten Plänen und wurden mit den modernsten Apparaten ausgerüstet, die die verschiedenen wissenschaftlichen Institute zur Verfügung stellten. Alle Vorbereitungen, die nach menschlicher Voraussicht für das erfolgreiche Arbeiten der Expedition getroffen werden konnten, wurden sorgfältig geprüft und durchgeführt.

Die Geschichte der Polarforschung beweist, daß nur eine wirkliche Arbeitsgemeinschaft und Kameradschaft der Teilnehmer den Gefahren der Antarktis mit Erfolg begegnen kann. Jede Ge-

meinschaft bedarf eines Führers. In der Person des Expeditionsleiters, Kapitän Ritscher, waren alle Voraussetzungen, die der Führer eines solchen Unternehmens besitzen muß, vorhanden. Kapitän Ritscher ist von Beruf Seemann und besitzt Polarerfahrungen. Er gehört zu den Überlebenden der Schröder-Stranz-Expedition nach Spitzbergen 1912/13. Dazu war er im Krieg Kommandeur der Feldflieger des Marinekorps in Flandern. Die teilnehmenden Wissenschaftler, Flieger und Fotografen waren verhältnismäßig jung an Lebensjahren. Kapitän Ritscher verfügte also, ganz abgesehen von seinen Lebenserfahrungen, schon durch sein Alter über eine natürliche Autorität. Kapitän Kottas von der DLH war Führer des Motorschiffs „Schwabenland“. Seine Offiziere und Mannschaften des Decks- und Maschinendienstes hatten sich freiwillig zur Teilnahme an der Expedition gemeldet; sie gehörten zum Personalbestand der Norddeutschen Lloyd und waren von dieser Gesellschaft für die Expedition zur Verfügung gestellt worden. Der Eislotse der Expedition war Kapitän Kraul, der über große Erfahrungen in der Eisfahrt verfügte. Der glückliche Verlauf der Reise, der selbstlose Einsatz aller Expeditionsteilnehmer bei den Arbeiten in der Antarktis, die gute Kameradschaft an Bord, und die hervorragenden Ergebnisse der Expedition sind nicht zuletzt auf die Sorgfalt zurückzuführen, mit der die Expeditionsteilnehmer ausgesucht wurden.

Die Erfolge, mit denen die Deutsche Antarktische Expedition heimgekehrt ist, haben alle Erwartungen weit übertroffen. 600 000 Quadratkilometer Land sind entdeckt worden, ein Gebiet, was etwa der Größe des heutigen Deutschlands gleichkommt. 350 000 Quadratkilometer Land sind fotografisch festgehalten worden und bilden die Grundlage zu einer Karte, wie sie bisher von keinem anderen Teil des antarktischen Kontinents vorhanden ist. Auf Flügen von einer Gesamtlänge von über 15 000 Kilometer und mehrfach von acht bis zehn Stunden Dauer haben die deutschen Flugzeuge mit ihren tapferen Besatzungen die Un-

terlagen für die Kartierung gesammelt. Temperaturen von minus 30° Celsius und mehr herrschten in großen Höhen während der Flüge über dem Festland. Daneben wurden noch Sonderflüge zu wissenschaftlichen- und Orientierungszwecken durchgeführt, die jeder über Strecken von 500 bis 1000 Kilometer führten. Zum ersten Mal in der Geschichte der Erforschung der Antarktis wurden Flugzeuge katapultiert. Hierdurch wurden mehrere Flüge möglich, die bei der Beladung der Flugzeuge und dem herrschenden Seegang sonst nicht ausführbar gewesen wären. Der Gedanke, die Expedition von einem schwimmenden Stützpunkt aus in der besten Jahreszeit arbeiten zu lassen, führte so zu den größten Erfolgen. Die Flugzeuge wasserten am Schelfeisrand, und ihre Besatzungen hißten an Land das Hakenkreuzbanner. Auf allen Flügen wurden in Abständen von etwa 25 Kilometer Pfeile mit Hakenkreuzflaggen abgeworfen.

Das erkundete Gebiet erstreckt sich von 11 1/2° West bis 20° Ost. Darin befindet sich zwischen 5° West und 15° Ost ein in sich abgeschlossener Landteil mit über 3000 Meter hohen Gebirgsmassiven. Im Osten und Westen wird er durch eine polwärts ziemlich steil ansteigende Eisfläche begrenzt, die südlich von 74° südlicher Breite in die etwa 4000 Meter hohe Polkappe übergeht. Die Polkappe selbst fällt zwischen 2° Ost und etwa 8° bis 10° West und 73,50 bis 74° Süd mit hohen steilen Felswänden nach Norden ab. Östlich und westwärts des erkundeten Landteils befinden sich weite Eisflächen. Der südlichste, erreichte Punkt liegt auf 74°25' Süd und 0°20' West. Eingesehen wurde das Hochland bis über 75° Süd.

Auch die wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition sind ausgezeichnet. Alle Wissenschaftler haben die ihnen gestellten Aufgaben vollauf erfüllt. Die Expeditionsmeteorologen haben neben der vorbildlichen Wetterberatung der Flieger Messungen aller Art, wie Höhenmessungen, darunter Radiosondenaufstiege bis zu 28 000 Metern Höhe, durchgeführt. Der Ozeanograph hat

außer den vorgesehenen Messungen Oberflächenbeobachtungen und Tiefenlotungen vorgenommen. Die geographischen und geologischen Verhältnisse waren Gegenstand der Untersuchungen des teilnehmenden Geographen. Auch der Geophysiker der Expedition hat wichtige Ergebnisse mitgebracht. Die Auswertung des mitgebrachten Materials wird zweifellos einen wertvollen deutschen Beitrag zu unserer Kenntnis südpolarer Verhältnisse erbringen.

Die lebende Jagdbeute der Expedition, sieben Kaiser- und ein Adéliepinguin, sehr seltene, in Deutschland noch nicht vorhandene Tiere, sind inzwischen in die Berliner Zoologischen Gärten übergeführt worden.

Eine weitere große Bedeutung der Deutschen Antarktischen Expedition liegt darin, daß sie die Voraussetzungen für eine Beteiligung Deutschlands bei künftigen internationalen Auseinandersetzungen über Hoheitsfragen in der Antarktis geschaffen hat. Dieser deutsche Anspruch wird auch durch die norwegische Erklärung des Teils des atlantischen Sektors, in dem die deutsche Expedition gearbeitet hat, als norwegisches Gebiet nicht berührt. Nach den herrschenden Grundsätzen des allgemeinen Völkerrechts, ist die Voraussetzung für den völkerrechtlich gültigen Erwerb von herrenlosem Land der Wille zur Okkupation, d. h. zur Besetzung des Landes, und die dauernde Ausübung der Verwaltung und Herrschaft. Diese Voraussetzungen fehlen bei den unbewohnten Küsten und Gebieten der Antarktis. Die Sektorentheorie, auf die sich einige Nationen zur Begründung von Hoheitsrechten berufen, ist von Deutschland bisher nie anerkannt worden. Die Anwendung eines so unklaren völkerrechtlichen Prinzips führt zu unmöglichen Ergebnissen. So untersteht z. B. das von Frankreich beanspruchte Adélie-Land der Verwaltung des Tausende von Kilometer entfernten Madagaskar. Die deutsche Regierung hat auf die norwegische Note, in der die Inanspruchnahme von Land in der Antarktis mitgeteilt wurde, mit dem geeigneten Vorbehalt

geantwortet. Die endgültige Stellungnahme, welche Forderungen Deutschland aus den Landentdeckungen in der Antarktis ziehen soll, kann naturgemäß erst nach der Auswertung der Expeditionsergebnisse erfolgen. Schon heute steht aber fest, daß keine der Nationen, die hoheitsrechtliche Ansprüche in der Antarktis erheben, auch nur annähernd über derartige Kenntnisse des beanspruchten Gebietes, oder über Kartenmaterial von der Genauigkeit verfügt, wie Deutschland über das von der Deutschen Antarktischen Expedition entdeckte Land. Zweifellos liegen in der Antarktis besondere Verhältnisse vor, die eine völkerrechtliche Untersuchung der Lage zu einer interessanten Aufgabe machen. Deutschland, das sich einer internationalen Zusammenarbeit mit praktischen Zielen nie entzogen hat, würde sich gewiß um eine konstruktive Lösung von Fragen bemühen, für die bisher keine befriedigende Antwort gefunden wurden.

Aus der Tätigkeit der Deutschen Antarktischen Expedition ergibt sich eine Berührung mit drei großen Fragen-Gebieten: mit dem durch das Londoner Abkommen geregelten internationalen Walfang im südlichen Eismeer, mit den Hoheitsrechten auf dem antarktischen Kontinent und mit der Arbeit der Forscher und Wissenschaftler, die sich der Entdeckung unbekannter Gebiete der Antarktis und der Erforschung ihrer besonderen Verhältnisse in allen Zweigen der Wissenschaft widmen.

Im 19. Jahrhundert haben vor allem zwei deutsche Gelehrte, Petermann und von Neumayer, unermüdlich für die Polarforschung gekämpft. Vielleicht ist nach den Erfolgen der Deutschen Antarktischen Expedition der Zeitpunkt gekommen, in dem deutsche Forscher und Gelehrte wieder zu einer praktischen internationalen Zusammenarbeit der von den einzelnen Nationen geplanten Expeditionen zur Lösung der polaren Probleme aufrufen.

Viktor Schauberger Betrachtungen

-Ursache der Krise-

Viktor Schauberger galt als guter Beobachter der Natur. Er erkannte, daß alternative Antriebstechnologien stets mit der Natur im Einklang stehen müssen. Seine revolutionäre Implosionstechnologie war einer seiner Ideen. Explosion, als die „Zerstörende Kraft“ kann also niemals „Gott“ gewollt sein und den Menschen hilfreich sein. Nach „innen“ gekehrte Kräfte (Schau in Dir selbst) erzeugen dagegen positive Energien. Der Implosionsantrieb in den ersten Vril-Flugscheiben erzeugte unvorstellbare Kräfte, die Gesetze der Schwerkraft wurden aufgehoben. Daß seine Ideen auch Lösungen für sozialgesellschaftliche Probleme bereit hielten, erklärte Schauberger in einer sehr schönen und anschaulichen Art.

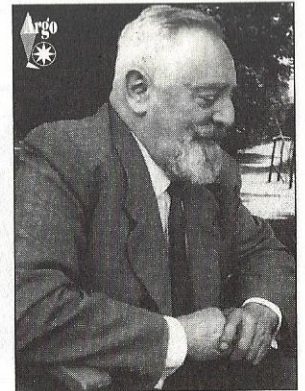
Wien 1933:

Immer mehr macht sich in unserer Zeit die Sehnsucht nach der Natur bemerkbar. Dieser Drang nach Natur, die stark, ruhig und gesund ist, ist die notwendige Erscheinung der heutigen Zeit, das Gegengewicht zu einer anorganischen Zivilisation, die wir irrtümlicherweise als Kultur bezeichnen. Diese Zivilisation ist ein Werk des Menschen, der selbstherrlich, ohne Rücksichtnahme auf das wirkliche Geschehen in der Natur, eine sinn- und fundamentlose Welt aufgebaut hat, die ihn, der doch ihr Herr sein sollte, nun zu vernichten droht, weil er durch seine Handlungen und seine Arbeit den in der Natur waltenden Sinn der Einheit gestört hat. Wenn wir heute hilf- und ratlos vor unseren Schöpfungen stehen und immer mehr erkennen müssen, daß unsere sogenannte Arbeit mit all ihren Sorgen nur der Selbsterstörung dient, sich nach keiner Richtung hin ein Schimmer einer Besserung zeigt und wir hoffnungslos einer düsteren Zukunft entgegentreiben, dann wird es auch verständlich, daß sich immer mehr Menschen finden, die, angeekelt von diesem sinnlosen Tun und Treiben,

die Wege suchen, die sie zurückführen zur Allmutter Natur. Der Mensch ist ein von der Natur nach ihren Gesetzen geschaffenes und daher von ihr abhängiges Wesen. Sein Werk, die von ihm geschaffene Pseudo-Kultur, wurde im Laufe der Zeit ein sinn- und zusammenhangloses Unding, das durch die ungeheure Kraft der technischen Hilfsmittel ein so gigantisches Monstrum geworden ist, daß es nahezu schon an unsere Naturgewalten heranreicht, zumindest aber schon störend in das große Lebensgetriebe der Natur einzugreifen vermag.

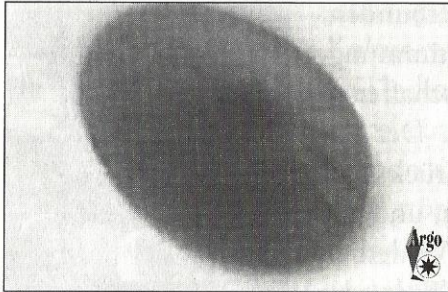
Der Mensch, der im großen Naturleben doch nur ein Fünkchen, einen Mikroorganismus darstellt, hat, angeregt von kurzlebigen Scheinerfolgen, eine Tätigkeit entfaltet, die das große Zusammenleben zu stören beginnt und der qualitativen Produktion unseres Makroorganismus Erde ein Ende zu bereiten scheint. Wenn sich also rings um den Menschen trotz Anhäufung von Quantitäten ein wirtschaftlicher Zerfall verbreitet und viele Produktionszweige in qualitativer Beziehung eine rückläufige Bewegung zeigen, ja sich sogar schon allenthalben Verfallsherde zu bilden beginnen, die den Menschen nun selbst schon erfassen, wenn trotz allen Suchens kein Mittel gefunden werden kann, um den Menschen bei lebendigem Leibe vor dem Verfall zu schützen, so ist dies nur die gesetzmäßig richtige Folge seiner eigenen Handlungen. Ohne die großen, in der Natur herrschenden, Gesetzmäßigkeiten zu kennen, griff er mit sinnloser Gier in den nur Leben zeugenden Organismus Erde, der nun mit elementarer Kraft die frevelnde Hand zu lähmen beginnt, die es gewagt hat, das dem Ganzen dienende Walten der Natur zu stören. Diese in der Natur waltende, in Ihrer Größe und Einheitlichkeit einzig dastehende Gesetzmäßigkeit, die sich in jedem lebendigen Geschöpfe und in jedem Organismus offenbart, ist das Gesetz des ewigen Kreislaufes, der in jedem Organismus an eine bestimmte Zeitspanne und an eine bestimmte Geschwindigkeit gebunden ist. Wird dieser Kreislauf, wobei jedes Geschehen unter der Wirkung

des Vergangenen steht, durch irgendeine eingreifende Kraft in seinem Tempo beschleunigt oder verzögert oder überhaupt unterbunden, so kann er seiner gesetzmäßigen Bestimmung, der er gemeinsam mit allem Naturgeschaffenen unterworfen ist, nicht mehr dienen. Der davon betroffene Organismus bleibt zurück, fällt aus der Richtung des großen Stromes, und alle Organismen, die auf Gedeihen und Verderben an ihn gekettet sind, verfallen dem Tode, der letzten Endes auch schließlich jene Hand zum Vermodern bringt, die sinnlos eingegriffen und das Ganze verschuldet hat. Die verursachende Kraft ist unser Verstand und die von ihm geschaffene seelenlose Technik, sowie unsere gesetzlose und Sinn störende technische Kultur, die allesamt auch Ursache der Störung des Wasser- und Blutkreislaufes der Erde sind. Wenn also alles, was von dieser anorganischen Zivilisation geschaffen wird, im Tempo der Entfaltung zugrunde geht, so ist dieser Niedergang keinesfalls eine vorübergehende Krise, sondern der selbstverständliche Zusammenbruch eines ohne Fundament in schwindelnde Höhen gebauten Kulturgebäudes, wobei auch das mitgerissen wird, was an echter Kultur noch vorhanden war.



Victor Schaubberger

Patent einer Flugscheibe



Modell einer Vril-Scheibe.

September 1971 reichte ein Hobbyforscher ein erstaunliches Patent ein. Beinhaltet es doch die Pläne einer Thule-Flugscheibe aus dem Jahre 1943. Wie kam es, daß der Mann im Besitz dieser hochbrisanten Pläne war? Erstmals wurden die Zeichnungen in den Büchern von Wilhelm Landing der Öffent-

lichkeit zugänglich gemacht, er wies darauf hin, daß es sich ausschließlich um die Pläne der Thule-SS Modelle handelte.

Erstaunlich, daß erst Jahre später ein eigens dafür angemeldetes Patent eingereicht wurde. Was anschließend mit den Plänen passiert ist, läßt sich leider nicht mehr konstruieren, noch heute liegt eine Kopie dieser Unterlagen beim europäischen Patentamt in München vor. Der Antragssteller ist zwischenzeitlich verstorben, Angehörige konnten nicht ermittelt werden, vielleicht auch um sich zu schützen.

Für alle Hobbyphysiker unter den Lesern, sollte es Ihnen gelingen ein Modell oder sogar 1:1 Kopie dieser Flugscheibe zu fertigen, mögen Sie sich an mich wenden – für eine Probefahrt ins All wäre ich dankbar...

Bruno Schwenteit
Werkzeugmacher

2807 Achim, den 15. Aug. 1970
Königsberger Str. 10

2147668

An das
Deutsche Patentamt

8000 München 2
Zweibrückenstr. 12

AK. Z P 1940 803.2-13

Betr.: Beschreibung einer elektrischen Luft-Turbine u. Raumschiff

Das elektrische Luft-Turbinen-Raumschiff wird elektrisch angetrieben. Es ist dadurch gekennzeichnet, daß eine elektrische Luft-Turbine zusammen in einem kombiniert (konstruiert) ist. Die Turbine besteht aus dem Läufer (Verdichter), Schaufeln und den im Läufer eingearbeiteten 24 Kanälen.

1. Für den Durchlaß der vom Verdichter angesaugten Luft. 16
2. Für die Aufnahme von Kupferkabeln, die zu den Elektromagneten (8) die hintereinander geschaltet und an der Stirnseite des Läufers zusammen hart gelötet sind. (30)

Beim Durchfließen gleichnamiger Ladung von elektrischem Strom können hohe Abstoßungskräfte den Läufer zusätzlich drehende Bewegung verleihen. Ein durch Fotozellen (23) gesteuerte Umschaltung kann dem Läufer (Verdichter) die gewünschte Drehrichtung verleihen. (Rechtsdrehung oder Linksdrehung) Die 16 Elektromagneten, je 8 oberhalb und 8 unterhalb des Läufers, werden von zwei Kollektoren mit 8 Felder, die oben und unterhalb des Läufers (Antriebswelle) isoliert angeordnet sind, gesteuert. Die darüber angebauten Kohlenbürsten werden um 1 Feld versetzt, dadurch wird eine Wechselseitige Schaltung der Elektromagnete erzielt, und eine drehende Bewegung durch Stromzufuhr, die von den Batterien (24) geliefert wird, an den Läufer (Rotor) abgegeben werden.

Um eine hohe Induktion in der Vor- und Rückstoß-Wicklung (23) zu erzeugen, werden an beiden Enden des Läufers (Antriebswelle) radial oder axial zur Antriebswelle 6 Naturmagnete (Ringmagnete) oben und unten angebaut. Sie dienen gleichzeitig als Lagerung des Läufers (Rotor), dadurch wenig Reibung und eine hohe Pumpwirkung.

309813/0182

- 2 -



Patenteinreichung einer Flugscheibe von 1970, die stark an die Vril-Flugscheiben erinnert. Hier wird eine Induktion in der Vor- und Rückstoßwicklung beschrieben.

2147668

Die Aufladung der Batterien erfolgt

1. im freien Raum (Stratosphäre) oder im All mit Sonnenzellen (Solarzellen) Sonnenenergien,
2. auf der Erde durch Netzanschluß,
3. in der Atmosphäre mit dem Läufer (Rotor), der sich beim Aufladen links drehen muß. Im Gegensatz zum Starten ist eine Rechtsdrehung des Läufers erforderlich.
4. Die 48 Stück Eisen-Nickel-Batterien, je 24 oben und 24 unten, können auch thermisch im Weltraum geladen werden. Hierfür sind 16 Stück Thermosäulen vorgesehen.
5. Molekular mit Brennlinsen, die in 16 Brennkammern je ein Gitter aus Nickeldraht oder Wolfram durch Sonneneinwirkung erwärmen. Die Brennkammern sind mit halbkugelförmigen hitzebeständigen Glasspiegelungen ausgelegt. Durch zwei Öffnungen wird die in den Brennkammern erzeugte Wärme auf den Läufer durch Elektro-Ventile links oder rechts (Drehung) hervorgerufen.
6. Kühleffekt (Absorber) durch das Gefälle der Sonnenseite und der gegenüberliegenden Schattenseite des Raumschiffes. (Wärme und Kälte)
7. Durch Sonnenstrahlen oder Strahlung aus dem Weltall können die in den Außenwänden des Raumschiffes befindlichen Kupfermaschendraht, der von feuerfesten Kunststoff durchsichtig umgeben ist, Strahlen absorbiert werden. Die Innenschicht der Außenwände bestehen aus Staniol (Metall oder Silizium) ergibt ein Fotoelement. Durch die Feinmaschinen-Kupferdrähte kann man das Raumschiff negativ oder positiv aufladen, sodaß ein abstoßender oder anziehender Effekt entsteht. Dadurch können hohe Geschwindigkeiten erzielt werden.

gez.
Günther Schwanke



Durch Sonnenstrahlung oder Strahlung aus dem Weltall können die Außenwände des Raumschiffes durchsichtig gemacht werden.

3

Zusatzbeschreibung

2147668

Die Vorteile des elektrischen Raumschiffes sind erstens

ein geräuschloses Aufsteigen und Fliegen.

Zweitens: keine Verschmutzung der Luft, kann im Flug

mit anderen Raumschiffen elektrisch gekoppelt werden.

Drittens: Eine sehr gute Manövrierfähigkeit (Steuerung)

Viertens: Eine sehr hohe Geschwindigkeit (Lichtgeschwindigkeit)

Fünftens: Wenig Energiebedarf. Die Batterien können wieder

in der Atmosphäre bei Linksdrehung des Läufers aufgeladen werden.

Sechstens: Das Raumschiff kann aus dem Stand fliegen, es kann

im Wasser landen und starten, wenig Platzbedarf

Siebtens: Das elektrische Luft-Trubinen-Raumschiff besitzt

sein eigenes Schwerfeld. Durch die Rotation des Läufers beginnt sich wird das Wasser in der Ringleitung kurzgeschlossen und mit - zudrehen.

Neuntens: Beim Eintauchen des Raumschiffes in die Atmosphäre

wird durch die Absorberanlage ein Kühleffekt erzeugt, die das

Raumschiff vor dem Verschmelzen in der Atmosphäre bewahrt.

Zehntens: Als Modell in der Spielzeugindustrie kann das Raumschiff Verwendung finden.

Elfens: Für Sportmodellbauer

Zwölftens: Für Funk- und Fernsehübertragungen als Satellit.

Dreizehn: Für den Flugverkehr

Ich bin bereit, ein Modell hiervon zu bauen oder zu leiten, wenn mir das Bundesforschungsministerium hierfür eine finanzielle Unterstützung gewährt.

gez.
Günther Schwanke

309811/0162



- 2 -
4

2147668

Hierdurch wird eine drehende Bewegung des Läufers bewirkt. Die 2 Kollektoren sind um 1 Palm versetzt. Durch die zwei ober- und unterhalb eingebauten Kohlenbürsten, die den Strom von den Batterien erhalten, geben wechselseitig an den nebeneinandergeschalteten Elektromagneten Strom, Energie ab, die den Läufer (Rotor) dadurch in rotierende Bewegung versetzt.

Nach Schaltung der stromdurchfließenden Kohlenbürsten wird die jeweils gewünschte Drehrichtung des Läufers nach links oder rechts erzielt.

Um eine hohe Induktion in der Vor- und Rückstoß-Wicklung (23) zu erzeugen, werden am Ende des Läufers radial oder achsial je 6 Stück Naturmagnete oder Ringmagnete als Lagerung des Läufers (Antriebswelle) eingebaut. Dadurch wenig Reibung und hohe Pumpwirkung (Induktion).

Aufgeladen werden die 48 Batterien, oben und unten 24 Batterien gesamt 48 Stück. Die Aufladung geschieht durch Netzanschluß auf der Erde (Ladegeräte).

Im freien Raum (Stratosphäre) mit Sonnenenergien (Solarzellen) und in der Atmosphäre mit dem Läufer, der sich beim Aufladen links dreht, im Gegensatz zum Starten ist eine Rechtsdrehung des Läufers erforderlich.

Die 48 Stück Eisen-Nickel-Batterien können auch thermisch im Welt-raum geladen werden.

Hochachtungsvoll

(Bruno Schwenteit)

Bruno Schwenteit

309813/0162



PATENTANSPRÜCHE: Az. P. 21 47 668.6

2147668

1. Verfahren zum Antrieb eines Flugzeuges bzw. Raumschiffes dienenden Elektrischen-Luftturbine(Rotor)
(D.K.E.L. Rotor)- Doppel- Kollektor- Elektro- Luftturbine (Rotor) Fig.1

dadurch gekennzeichnet, daß die elektrische Luftturbine(Rotor) bestehend aus einem Verdichter(Turbinensatz) mit mehreren radial aneinander gereihten Schaufeln auf der dazugehörigen Antriebswelle deren Enden drehbar in ein Rollendrucklager b.z.w. für hochtourige Rotore im Permanent-Magnetfeld (Naturmagnetfeld) oder Elektromagnetfeld gelagert sind. Der Antrieb erfolgt durch elektrischen Strom der von Batterien gespeist wird. Zusätzlich kann aus den Brennkammern die außerhalb der Turbine (Rotor) angeordnet sind, Wasser H_2O_2 Sauerstoffgasgemisch als Treibmittel verwandt werden.

Die elektrische- Luftturbine entspricht in der Bauweise die der Vor- und Rückstoß- Gasturbine die im Läufer axialen verlaufenden Ausströmungsöffnungen sowie Kabelkanäle erste dienen zum durchfließen der vom Verdichter angesaugten Luft.

Die an beiden Enden des Läufers eingearbeiteten Kabelkanäle, dienen zur Aufnahme von Kupferkabel, die als Erregerwicklungen im Läufer deren Enden in je ein Permanentmagnetring oder Elektromagnet bei drehenden Zustand ein Magnetfeld erzeugt.

Sie bilden in ihre Gesamtheit eine in sich geschlossene Wicklung.

Die Enden jeder Spule werden auf je eine der untereinander isolierten Lamellen des Kommutators oder Stromwenders geführt, über den mittels sogenannter Bürsten der elektrische Strom übertragen wird, bzw. abgenommen.

Außerhalb (Stirnseitig) des Läufers sind ober und unterhalb der Außenfläche Kupferlitzen als Wicklung angeordnet, die zur Außenkante spitz zusammenlaufen und an den Spitzen hartgelötet sind, siehe Fig.2

Erzeugen beim durchfließen gleichnamiger Ladung von Elektroenergien hohe Abstoßungskräfte.

Fotozellen (siehe Fig.1) die ober und unterhalb des Läufers (Rotors) Stirnseitig eingebaut sind, bewirken eine Umschaltung der Drehrichtung des Läufers, links oder rechts.

Auf den Läufer stirnseitig ober und unterhalb sind mehrere Elektromagnete eingebaut siehe Fig.1

Die im Gehäuse ober und unterhalb des Läufers angebauten Elektromagnete bewirken bei wechselseitiger Schaltung der 2 Kollektoren, die ober und unterhalb der Läuferwelle gelagert sind eine drehende Bewegung aus.

309813/0162

BAD ORIGINAL



Die zwei Kollektoren sind zueinander um ein Feld versetzt, nach Schaltung der Elektrischenstromzuführung durch die Kohlenbürsten wird die jeweils gewünschte Drehrichtung des Läufers erzielt.

Auf der Erde werden die Batterien durch Netzanschluß aufgeladen.

(Ladegeräte)

Im freien Raum (Stratosphäre) mit Sonnenenergien (Solarzellen.)

In der Atmosphäre beim fliegen durch den Rotor, durch die Strömung und Luftwiderstand, der durch die Luftklappen einströmt, wird der Rotor in eine Linksdrehung versetzt. (Turbulenzgenerator)

Im gegensatz zum starten ist eine rechts Drehung des Läufers erforderlich.

Die Eisen-Nickel-Batterien können auch thermisch im Weltraum geladen werden. Molekular mit Brennlinsen durch Sonneneinwirkung.

Die Elektrische -Luftturbine

dadurch gekennzeichnet, hat die Aufgabe Luft in der Atmosphäre anzusaugen und durch verstellen der Elektroventile Luft nach oben oder unten zu drücken.

Die im Raumschiff an der Oberseite und Unterseite angeordneten Luftklappen können hydraulisch oder elektromagnetisch bedient werden, sie bewirken das Ansaugen oder ausdrücken der durch den Luftverdichter (Rotor) erzeugten Druckluft.

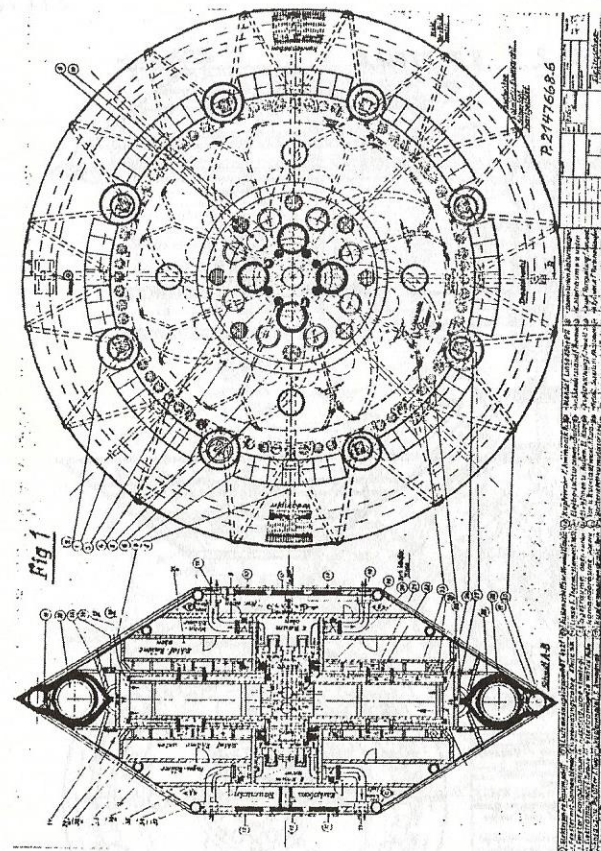
Hierdurch wird dem Raumschiff eine gute Manövrierfähigkeit verliehen. (Steuerung)

Die Vorteile des elektrischen Antriebs sind erstens ein geräuschloses aufsteigen und fliegen.

Zweitens: keine Verschmutzung der Luft.

Grimm Schwenkel

309813/0162



309813/0162

ORIGINAL INSPECTED

62d 1-20 AT 22.09.71 OT 29.03.73

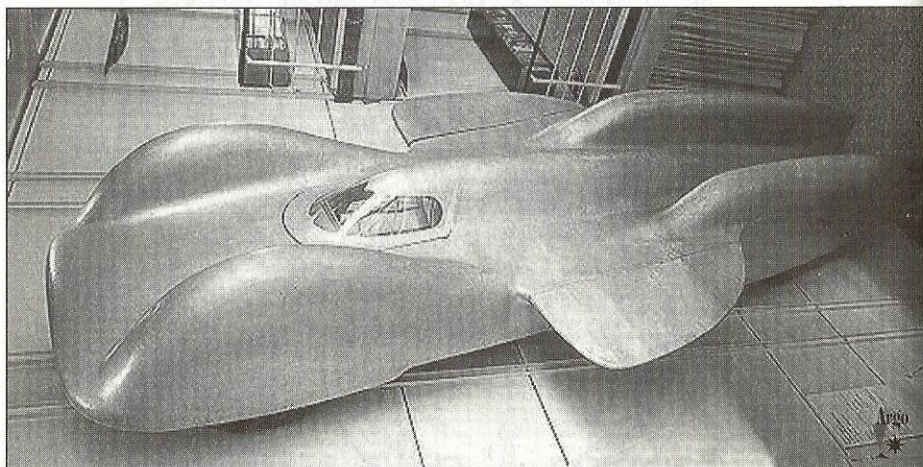


Konstruktionsplan I

Geheime Entwicklungen in Deutschland von 1920-1945

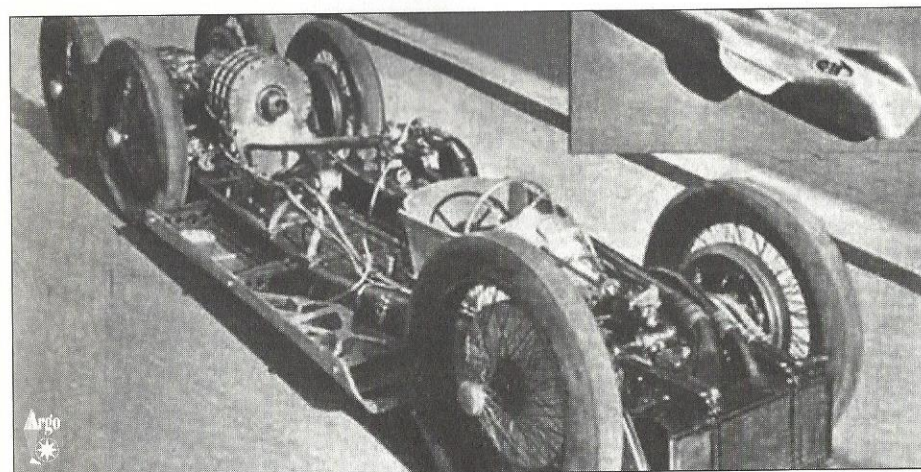
Neben der Vrill- und Thule-Gesellschaft gab es noch andere bahnbrechende Entwicklungen. Viele Inspirationen mit monumentalistischer Denkweise und visionärer Gigantomanie. Ob im sozial-gesellschaftlichen Leben, durch die Lehre der Ariographie, in der monumental Architektur des Albert Speers oder in den technischen Entwicklungen. Deutschland war Vorreiter eines "Neuen Zeitalters". Die nachfolgenden Beispiele belegen, daß auch andere technische Entwicklungen für den Fortschritt des damaligen Deutschland stehen. Kein anderes Land konnte auch nur annähernd ähnliche Innovationen vorweisen.

Mercedes T80



Der Mercedes T80 war zu seiner Zeit ein Zukunftsauto.

Durch Hans Struck, einem deutschen Rennsportler, inspiriert, baute Mercedes Benz das schnellste Auto der Welt. 1937 wurde in den Werkhallen fieberhaft an dem Raketenflitzer gearbeitet. Zur damaligen Zeit galt es, den Geschwindigkeitsrekord von Dr.



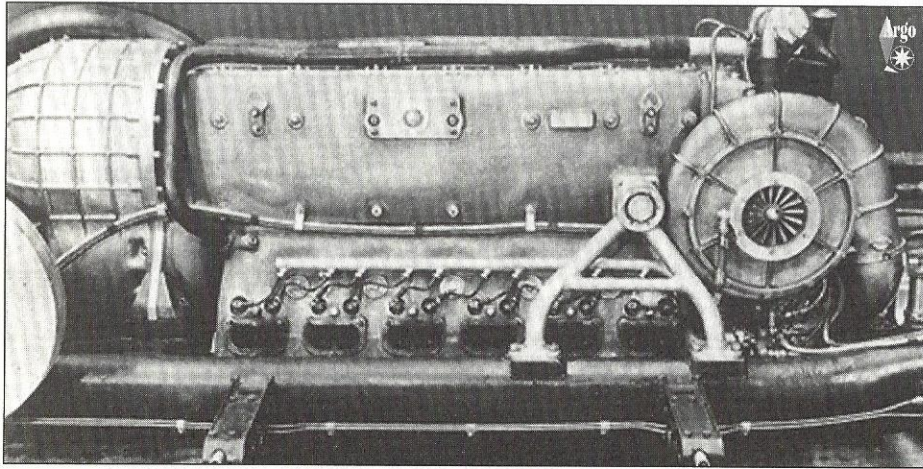
Das „Innenleben“ des Kraftprotzes

Ferdinand Porsche mit 550 km/h zu überschreiten. Den Amerikanern gelang 1938/39 mit Georg Euston eine Spitzengeschwindigkeit von 600 km/h. Die ersten Testfahrten schienen vielversprechend, auf Anhieb erreichte der T80 eine Geschwindigkeit von über 750 km/h. Hitler beglücktwünschte die Versuchsreihe und propagierte in der Öffentlichkeit, wie innovativ die Deutschen im Vergleich zum Rest der Welt waren. Die Produktionskosten beliefen sich auf stolze 600.000 Reichsmark. Mit einem V12 Motor verbrauchte das Raketenauto immerhin 44,5 Liter, was auch für damalige Verhältnisse enorm hoch war.

Zu den technischen Daten:

Länge:	8 Meter
Gewicht:	2,7 Tonnen
Max. Geschwindigkeit	762 km/h

Die aerodynamische Bauweise verhinderte, daß das Fahrzeug bei maximaler Geschwindigkeit vom Kurs abkam. Das Cockpit wurde baugleich von Porsche übernommen. 1940 sollte Hans Struck den offiziellen Rekordversuch auf einer speziellen Straße bei Dessau starten. Der Kriegsausbruch verhinderte den Start.



Einzigartiger V-12 Motor erreichte Rekordgeschwindigkeit.

Hitler bezeichnete das Auto als "Schwarzen Vogel", weil er das Auto stets in schwarz lackiert haben wollte.

Namen des T80:

Offiziell: Mercedes-Benz T80

Porsche: Mercedes Rekordwagen (Rekordauto)

Mikl: Hochgeschwindigkeitsrennwagen
(Hochleistungsrennauto)

Hitler: Schwarz Vogel (Schwarzer Vogel)

Das aerodynamische Motorrad

Fünf deutsche Ingenieure aus München gelang der Durchbruch des Megola-Motorrads. Ihr Ziel, ein Motorrad zu entwickeln, das stromlinienförmig gebaut und somit benzinsparend einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufstellt. Es sollte das modernste Zweirad der Welt werden.

Der erste Eindruck überzeugte auch die Waffen-SS, die stromlinienförmige Bauweise erwies sich nicht nur als optischer Hingucker, sondern als technische Innovation. Gabel, Rahmen und Tank bestanden aus einem festen Element. Das Vorderrad mit in-

tegriertem Motor verringerte das Gesamtgewicht erheblich. Die Kraftstoffluftmischung wurde in das Vakuum der Kurbelwelle gepumpt. Durch dieses Verfahren wurde das Schwungrad überflüssig und sparte somit erneut an Gewicht ein. Der Motor war von außen nicht einsehbar und sorgte für großes Erstaunen bei der ersten öffentlichen Präsentation auf einer Münchener Verbrauchermesse. Der Reifenwechsel war im Vergleich zu herkömmlichen Modellen ein Kinderspiel. Mit nur einer Spange festgehalten, konnte das defekte Rad problemlos ausgetauscht werden.

Insgesamt wog das Zweirad nur 135 kg. Sein Design sorgte für Aufsehen und so sollte es Privatkunden in Serienproduktion zur Verfügung stehen. Ob es dazu gekommen ist, konnte bis heute nicht festgestellt werden.



Im Rad des Motorrats befand sich der Motor.

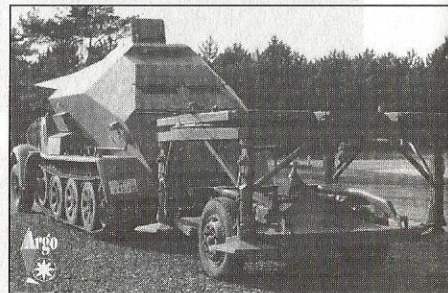
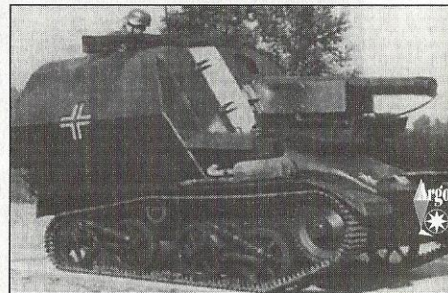
Kuriositäten in der deutschen Entwicklung

Die nachfolgenden Aufnahmen sprechen für sich. Die Entwicklung auf dem Gebiet der Kampffahrzeuge verlief zum Teil in kuriose Richtungen.

Aufnahmen:

- Deutscher Geschützwagen in kompakter Bauweise
- Land-Wasser-Schlepper: Erstes Amphibienfahrzeug der deutschen Waffen-SS aus dem Jahre 1936. Insgesamt konnte das Fahrzeug 20 Mann Besatzung aufnehmen.
- Ein Tauchpanzer ebenfalls aus dem Jahre 1936.
- Feuerleitfahrzeug für V-2 Raketen

Hiermit beende ich nun das Kapitel und forsche nun weiter auf dem Gebiet der Flugscheiben.



li. Oben: Land-Wasserschlepper, re. Oben: Geschützwagen.
li. unten: Tauchpanzer, re. Unten: Feuerleitfahrzeug für V-2 Raketen.

Die Raumstationen

Der Mond

Die Thule-Gesellschaft setzte alles auf eine Karte, nach der Fertigstellung der Haunebu II glaubte der Orden nun an das „Unmögliche“. Himmler träumte von einer Flotte unzähliger Flugscheiben, die die gesamte Welt unter Kontrolle halten. Maria Orsic war von den Plänen wenig begeistert und hielt das Ganze mehr für ein Horrorszenario. In Euphorie plante Himmler in Zusammenarbeit mit Hans Kammler die erste Station auf dem Mond, eine globale Kontrolle könne nur durch die Überwachung von „oben“ erfolgen, so seine Idee. Eine Raumstation sollte neues Projekt der Thule-Gesellschaft werden.

In einem Gespräch mit Hitler erhoffte sich Himmler den Zuspruch. Die gewünschten Rohstoffe erhielt die Thule-Gesellschaft aus der Schweiz. Viel gibt es über die Raumstation eigentlich nicht zu sagen, auch hier fehlten die eigentlichen Bewei-



Die Aufnahmen sorgen derzeit für Diskussionen. Angeblich soll das hier gezeigte Foto „echt sein“.



Ein Gebäude auf dem Mond? UFO-Forscher sind der Meinung: Vorsicht, eine Fälschung!



Astronaut bei der Untersuchung des Gebäudes.

Hollywoodproduktion. Warum aber wurden falsche Bilder gesendet? Entdeckte die Besatzung womöglich das, was die Flugscheiben-Theorie bestätigen würde? Seit kurzem existiert ein Film, der wirklich von der Apollo 11 Mission stammen soll. Dabei machten die Astronauten eine erstaunliche Entdeckung. Zu sehen ist ein viereckiges Gebäude im typischen Baustil des III. Reiches. Hatte die amerikanische Besatzung die Aufgabe, das Gebäude genauer zu untersuchen? Fast vollständig erhalten steht dieses riesige Gebäude auf der Rückseite des Mondes noch bis heute.

Der Mars

Als der Krieg schon fast als verloren betrachtet werden konnte, erhoffte sich die Thule-Gesellschaft in Zusammenarbeit mit der Forschungsabteilung der SS, doch noch den Krieg für Deutschland zu gewinnen. Neben der fast fertigen Mondstation sollte nun der Planet Mars Ziel der Flugscheiben werden. In Anbetracht dessen, daß die Mondstation enormen Rohstoffbedarf benötigte und die Flugscheiben auch nur bedingt Lasten aufnehmen konnten, wurde eine neue Großraumflugscheibe entwickelt, die Haunebu-III. Wie beim Vorgängermodell handelte es sich um

se, bis plötzlich ein Film auftauchte von der ersten Mondlandung der Amerikaner. Neil Armstrong und der Rest der Crew starteten am 16. Juli 1969 mit der Apollo 11 zum Mond. Immer wieder geriet die Mission unter Beschuß verschiedener Verschwörungstheorien. Mehr noch hielt man die Fernsehübertragung für eine plumpe

eine riesige Flugscheibe der Waffen-SS mit bewährter Antriebstechnologie. Sebottendorf, der kurz vor Kriegsende untertauchte, informierte im Geheimen die Vrill-Gesellschaft über die Pläne. Sebottendorf befürchtete, daß die Siegermächte sich besonders für die Arbeiten der Vrill- und Thule-Gesellschaft interessieren würden. Sebottendorf verwischte seine Spuren und ging unter falschem Paß ins Ausland, mehrmals allerdings hatte er sich danach noch mit Maria getroffen. 1945 startete die Haunebu II erfolgreich zum Mars (Siehe Buch Verschwiegene Existenz – Leben der Maria Ortisch-). Wissenschaftler der SS in Zusammenarbeit der Vrill o.H.G. berechneten eine Flugzeit von 8 ½ Monaten. Hitler inzwischen über die Pläne informiert, hoffte auf die letzte Rettung dieses Fluges. Doch was erhoffte man sich eigentlich von der Mission?

Auslöser war eine vorausgegangene Vision von Traute Amon, ihr wurde mitgeteilt, daß die Aldebaraner sich bereits auf den Weg zum Sonnensystem machten. Sie würden es aber vorziehen, auf dem Mars die „Auserwähl-



NASA entdeckt ein merkwürdiges Objekt auf dem Roten-Planeten



Links oben, erkennt man deutlich die Umrisse, was steckt dahinter?



Die Ähnlichkeit mit der Haunebu-III sind verblüffend und lassen den Schluß zu, ja die Deutschen waren auf dem Mars.

Besatzung der Haunebu III erhoffte sich, Unterstützung von außen anzutreffen, doch weit gefehlt, wie sich später herausstellen sollte.



„Wir kriegen unser Sternenschiff“ so schrieb Maria Orsic ihre Vrül-Mitglieder an. Das Dokument ist vermutlich echt.

Berechnungen über den atmosphärischen Druck unterlagen einem Rechenfehler, ausgehend von der Erdatmosphäre, erhöhte

ten Deutschen“ zu empfangen, hier würde man dann auch über die weitere Vorgehensweise diskutieren. Die Aldebaraner hatten nicht vor, die Erde anzugreifen, waren sie doch zwischenzeitlich selbst mit Konflikten der Capplentaner beschäftigt gewesen, außerdem sei die Erde ein „Strafplanet“ der aldebaranischen Galaxie (Mehr dazu im ersten Buch). Die

Als die Haunebu III den Planeten Mars nun endlich erreichte, war die Besatzung erleichtert. Mit speziellen Raumanzügen ausgestattet, war es auch den Personen an Bord möglich, Ausflüge nach draußen zu unternehmen. Der „Antigravitations-Motor“ hatte seine Energie fast erschöpft, als die Haunebu III in die dünne Atmosphäre des Planeten eintauchte. Schumanns

der Steuermann der Flugscheibe die Landegeschwindigkeit. Die natürliche Anziehungskraft ist wesentlich geringer als die auf der Erde. Plötzlich herrschte Panik am Bord, unkontrollierbar raste die Haunebu III auf die Oberfläche zu und drohte zu kollidieren. Glück im Unglück, daß der Boden sehr weich und sandig war, bohrte sich die Haunebu III tief in die Erde ein. Die Flugscheibe nun manövrierunfähig, zwang die Besatzung zum Verlassen der Flugscheibe. Ein Kontakt zur Erde war nicht mehr möglich, da der Funkverkehr durch die Thule-Antriebstechnologie versorgt wurde. Allein der telepathische Kontakt zwischen Traute und Aldebaran sollte die Besatzung von ihrer aussichtslosen Lage befreien (Den gesamten Ablauf habe ich im ersten Buch ausführlich beschrieben).

Ob nun die Deutschen auf dem Mars waren oder nicht, blieb viele Jahre ungeklärt. Erst die jüngsten Aufnahmen der NASA wendeten das Blatt über den deutschen Flugscheibenmythos, insgesamt 4 Aufnahmen belegen, daß die Haunebu III tatsächlich auf dem Roten Planeten landete.

Aldebaraner Briefe

Die nachfolgenden Briefe stammen angeblich aus den Kreisen der Vrül-Gesellschaft. Über die Herkunft dieser Texte ist nichts bekannt. Ob es sich wirklich um die transmedialen Botschaften der Aldebaraner handelt, bleibt ungeklärt.

Der erste Brief:

Auch wenn die Zeilen unglaublich klingen und das was geschehen ist, nur ein müdes Lächeln der Menschen auf der Erde kosten wird. So schwöre ich auf die Magna Figura, daß diese Zeilen der absoluten Wahrheit entsprechen.

Deine Mutter



...Es mag Dich vielleicht erschüttern und Dein Bild über uns und unserem Planeten in Frage stellen, aber ich wußte doch von all dem auch nichts. Wer konnte ahnen, daß der Krieg, dieser verdamnte Krieg, mich in die Enge zwingen würde. Wer konnte ahnen, daß ich und mein Orakel einem Schwindel auferlegen? Erst hinterher habe ich mich gefragt, warum nur, warum nur hast du den Deutschen geholfen. Niemals hätte ich die Pläne weitergeben dürfen...

...der Senat hatte recht, glaube mir, daß Paurin es auch nicht anders wußte...

...,daß unser Planet im Zentrum der großen Sonne Azeronia steht...
Die Geschichte unseres Ursprunges...

...wir brechen den Kontakt ab, ein für alle mal, aber in der Hoffnung bald wieder zurückzukehren. Meine Tochter mache es besser als ich und beobachte die Erde, denn ihre Umwälzung steht bevor, irgendwann wird auch hier das Zeitalter eintreffen. Mit Dir und der Macht Vrîl...

...Ich habe HITLER geholfen, ja ich wollte ihm helfen, ihn und den verdamnten Krieg, für Deutschland gewinnen, daß war ein Fehler, ein riesen Fehler wie ich später feststellte...

...Als er (HITLER Anm. Autor) uns besucht hatte, machte er einen sehr höflichen Eindruck, glaube nicht an das, was die Erdbewohner über ihn erzählen, er gab sich mir anders, er wollte das Land erneuern, es waren andere die das verhindern wollten...

Offenbarung vom Planetensystem Aldebaran, unklar ist, an wen sich die Worte richteten. Besonders der Hinweis „Deine Mutter“ läßt darauf schließen, daß die Zeilen höchstwahrscheinlich



aus einer internen Kommunikation des Planeten stammen. Hatte die Kaiserin (Isais) ein Kind? Vermutlich ja, und so richtet sich der Brief an die nachfolgende Kaiserin oder den nachfolgenden Kaiser. Aber wie gesagt, die Echtheit bleibt zweifelhaft. Vor allem die Andeutungen über Hitlers Persönlichkeit sind kritisch zu hinterfragen.

Der zweite Brief:

Um es gleich vorweg zu nehmen, lange habe ich gescheut es zu schreiben oder zu sagen, weil man mich für einen Spinner halten könnte.

Jahrelang stehe ich in Kommunikation mit der Königen XXX, ich kenne Sie zwar nicht persönlich, doch sicher gut genug, daß ich weiß, daß Ihre Mission bisher fehlgeschlagen ist. Sie hatte sich nicht mit den Ägyptern erfüllt und auch nicht mit den Leuten der Vrîl-Gesellschaft.

Ihre Mutter hatte gute Kontakt zu Hitler, ich weiß es klingt unglaublich, doch wußte Sie ja nicht auf wen Sie sich da eingelassen hatte und dann noch die Sache mit dem Krieg. Jahrelang quälte ich mich und noch heute lassen mich die Gedanken nicht los. Jeden Tag warte ich, daß ich die Heimreise antreten kann, da wo ich hingehöre. Aldebaran du ewig leuchtender Strahl im Universum.

Maria hatte alles richtig gemacht, sie kehrte zurück, um das Wissen in Sicherheit zu bringen, niemand aber auch wirklich niemand, darf je erfahren wie die Flugscheiben funktionieren.

Ich vertraue auf euch und denke an die Königin, Isais du Licht im Schatten des Mondes, befreie mich und hole mich zurück, darum bitte ich dich jeden Tag. Hier auf der Erde möchte ich nicht mehr leben, die Menschen sind noch nicht soweit.

Euer XXX

BU:Kommunikation der Vrîl-Gesellschaft nach Kriegsende, auch hier läßt sich über den Verfasser wenig sagen.

Es könnte vielleicht ein Indiz sein, daß der Z-Plan funktionierte und die Vrîl- Thule-Gesellschaft nach 1945 ihren Fortbestand sicherte. Lange schon kursieren die Meinungen einer „Schwarzen Macht“.

Der dritte Brief:

... Vrîl Odin (das Aldebaran-Raumschiff Vrîl 8) flog. Viele glauben zu wissen, oder es zu erahnen, was sich damals zugetragen hat. Manche schreiben Bücher darüber, in denen sie so tun, als seien sie dabei gewesen oder kannten Quellen aus erster oder zweiter Hand. Doch die Wirklichkeit hat ein anderes, ein fremdes Gesicht. Niemand kann es verstehen, der es nicht anschaute.

In jener Stunde des 21. April im Jahr 1945, um 4 Uhr 15, noch vor Morgengrauen, da hat das große Abenteuer seinen Anfang genommen, ja, tatsächlich. Das SO-(Selbstopfer)-Kommando ist ausgeführt worden. Wie es war: Ein Augenblick zwischen den Gefühlen von alles verlieren oder alles gewinnen für Deutschland, für die Erdenheimat.

Aber was aus alledem geworden ist, und aus denen, die das SO-Kommando übernahmen, das weiß kein Außenstehender. Dies ist nicht in allen Äußerlichkeiten gemeint. Es sind wirklich Menschen dort, denn wir haben ja den selben Ursprung. Es stimmt, wie Herr Ratthofer schreibt, in diesem Punkt. So sehen sie uns auch ähnlich. Doch das ist nur äußerlich, denn ihrem Wesen nach sind sie völlig anders. Sie vermögen Dinge, von Geburt an, die wir bloß aus Märchen kennen, in denen von Zauberern und Feen erzählt wird. Sie können reden, ohne zu sprechen (Telepathie), können Dinge bewegen, ohne einen Finger zu rühren (Telekinese), sie leben sehr lange und wirken dabei ewiglich jung.

Auf der Hauptwelt des Sternenreichs ist alles ganz anders, als Dichter

utopischer Romane es sich vorstellen. Es gibt kaum sichtbare Technik, keine lauten Metropolen, statt dessen überall Natur. Ein idyllisches Leben frei von allem Niedrigen, ohne jede Grobheit und Roheit. Ihr Volkstum ist rein, unvermischt, es besteht nur aus einer einzigen Rasse. Diese ist der europäischen ähnlich, und doch auch ganz anders, sie steht auf einer unendlich viel höheren Entwicklungsstufe als das Völkergemisch auf der Erde. Diesem gegenüber würden sie kein Verstehen erübrigen. Sie haben vor unermesslichen Zeiten getan, was wir in Deutschland wollten, nämlich die Höherentwicklung unseres Volkes. Darum wurden wir freundlich empfangen, denn wir vertraten das einzige Volk der Erde, das Reinheit und Höherentwicklung anstrebte. Unsere Feinde aber gewannen den Krieg, die, die das Niedrige wollen und tun. Für das Sternenreich wären diese Erdenbewohner nicht mehr, als ein Ameisenhaufen für einen Menschen ist. Besonders die sittenlosen Länder der Westmächte fänden vor den Augen der Sternenmacht keine Gnade.

Wir einzelnen Deutschen, die wir inzwischen dem Sternenreich angehören, verbleiben dort. Es ist aber ein Leichtes, hin und wieder einen Blick auf die Erde zu tun. Für uns gibt es keine Entfernung. So schnell wie ein Gedanke durchleiten wir mit unseren Sphärenschiffen den Zwischenraum. Niemand sieht uns von der Erde aus kommen, denn dazu taugt kein Fernrohr und kein Funkmeßgerät (Radar), keiner bemerkt uns. Wir kommen aus der Unsichtbarkeit für die Augen und die Geräte der Erdenbewohner, und durch die Unsichtbarkeit kehren wir zu den fernen Sternen zurück.

Viermal bin ich zwischendurch auf der Erde gewesen. Da ist es nicht besser, sondern schlimmer geworden. Sitten und Moral sind noch tiefer gesunken. Und in der Technik haben die Feindmächte auch nichts gelernt. Früher dachten wir, wir hätten vielleicht zehn Jahre Vorsprung oder 20, aber es sind Jahrhunderte, die deutsche Technik dem Feind überlegen ist, und jetzt, dank des Sternenreichs, natürlich noch mehr. Auf der Erde fehlt jetzt alles, um den höheren Weg zu begreifen. Das Fenster zum höheren Geist, das wir aufgestoßen hatten, wurde im Mai

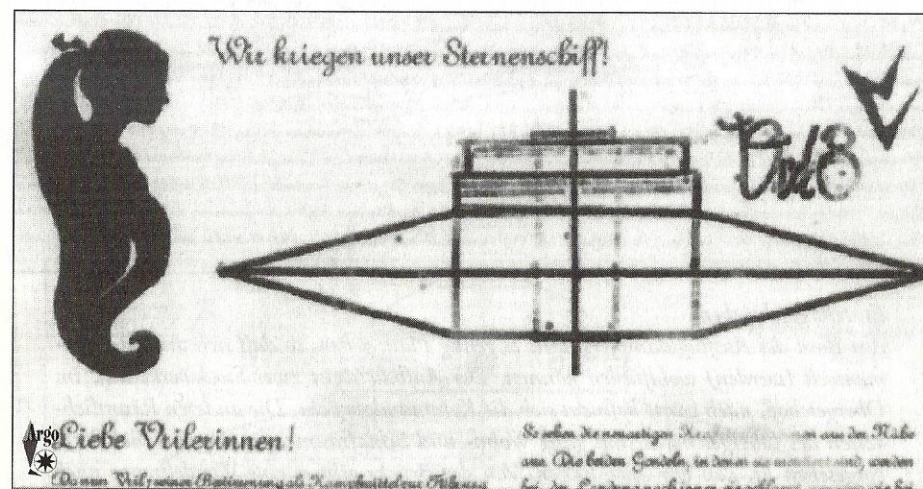
1945 wieder verschlossen. Dumpfer Stumpfsinn regiert auf der Erde, die alttestamentarische Grausamkeit (an dieser Stelle kleine Änderung vorgenommen, aus politischen Gründen) und das rohe anglo-amerikanische Lärmen. Die Verbindung zur Erde bleibt darum aufgehoben, weil unser Geist, in dessen Namen wir die weite Reise unternahmen, dort ohne Kraft ist. Wenn dieser Geist wiedererwacht, wenn das wahre Deutschland sich erhebt, so daß es vor dem Sternenreich bestehen kann, erst dann kann sich unser Auftrag erfüllen. In der Zwischenzeit unterhalten wir nur mit den wenigen auf Erden Verbindung, die zu uns gehören und alles verstehen. In dieser Zeit sind wir nichts auf der Erde, doch uns gehören die fernen Sterne ...

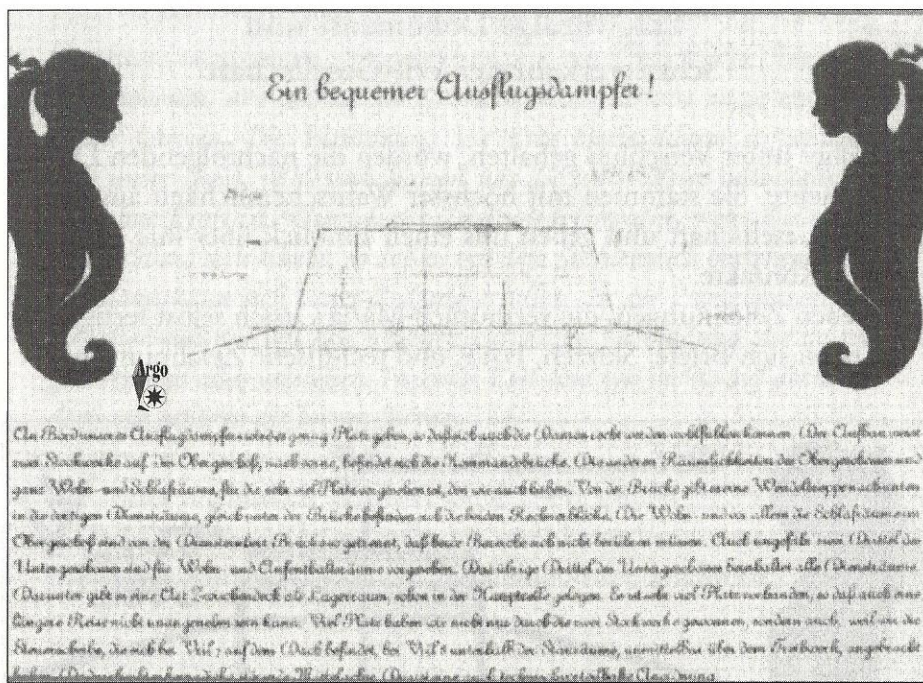
BU: Brief vermutlich aus dem Jahre 1998, erhielt eine Dame aus Wien, die zu dem Thema in Lateinamerika recherchierte. Der aus Mexiko stammende Brief enthielt keine Absenderadresse.

Fragwürdige Dokumente und Schriftverkehr der Vrili-Gesellschaft

Bisher unter Verschuß gehalten, wurden die nachfolgenden Dokumente. Sie stammen mit höchster Wahrscheinlichkeit aus der Vrili-Gesellschaft und geben uns einen Einblick über ihre medialen Kontakte.

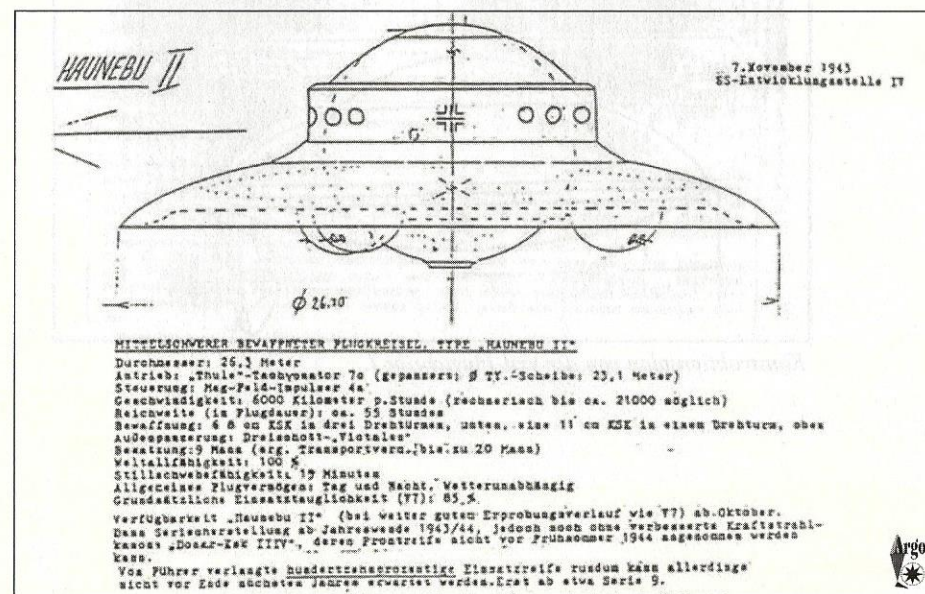
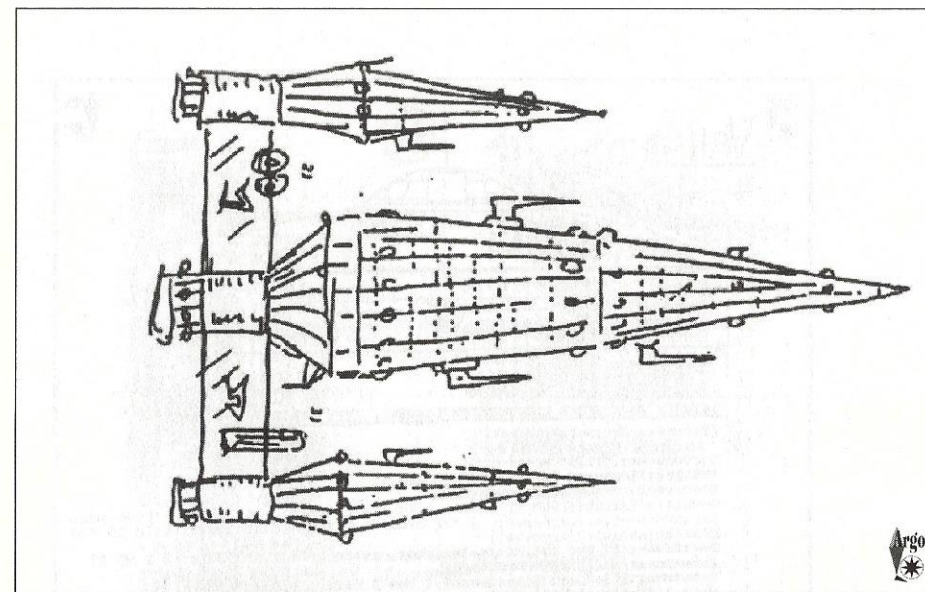
Neben Zeichnungen, die vermutlich Maria Orsich selbst fertigte, finden sich Briefe, Skizzen, Fotos und technische Zeichnungen.



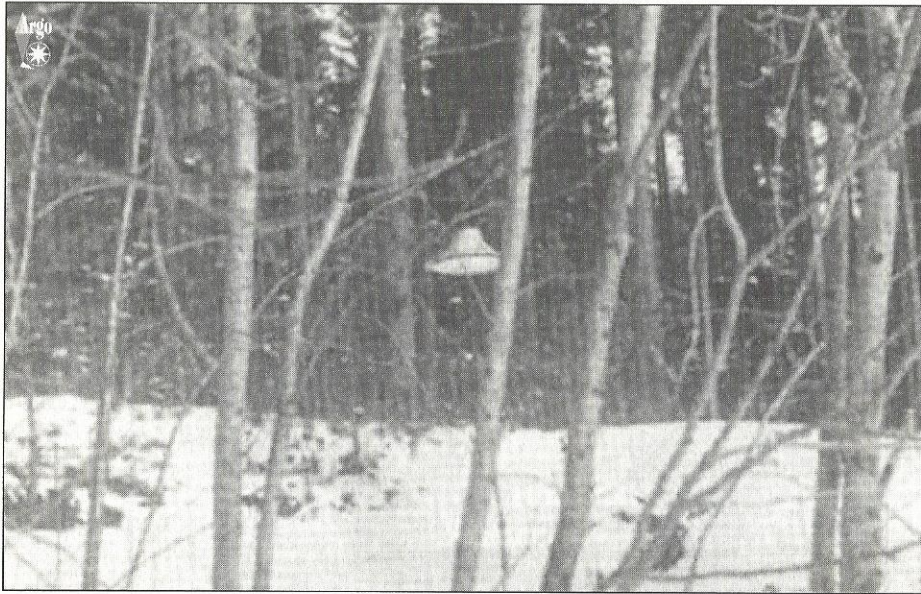


Es steht geschrieben:

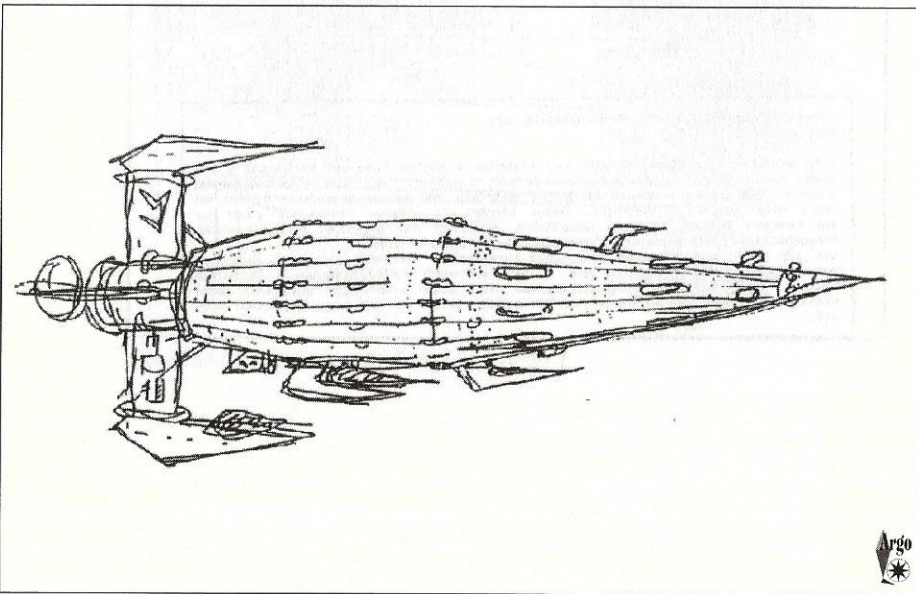
Am Bord des Ausflugsdampfers wird es genug Platz geben, so daß sich auch die Damenwelt (werden) wohlfühlen können. Der Aufbau weist zwei Stockwerke auf, im Obergeschoß, nach vorne befindet sich die Kommandobrücke. Die anderen Räumlichkeiten des Obergeschoßes sind ganz Wohn- und Schlafräume, für die sehr viel Platz vorgesehen ist, den wir auch haben. Von der Brücke gibt es eine Wendeltreppe nach unten in die dortigen Diensträume, gleich unter der Brücke befinden sich auch die beiden Rechnerblöcke. Die Wohn- und vor allem die Schlafräume Obergeschoß sind von der Dienstleistungs-Brücke getrennt, daß beide Bereiche sich nicht berühren müssen. Auch ungefähr zwei Drittel des Untergeschosses sind für Wohn- und Schlafräume vorgesehen. Das übrige Drittel des Untergeschosses beinhaltet alle Diensträume. Darunter gibt es eine Art Zwischenblock als Lagerraum, schön in der Haupthalle gelegen. Es ist viel Platz vorhanden, so daß auch eine längere Reise nicht unangenehm sein kann. Viel Platz haben wir auch nur durch die zwei Stockwerke gewonnen, sondern auch, weil wir die Steuerscheibe, die sich bei der Vrill-7 auf dem Dach befindet, bei Vrill-8 unterhalb der Steuerräume, unmittelbar über dem Triebwerk angebracht wurde. Durch die Decke in der Mittelachse. Das ist auch eine technische Anordnung...



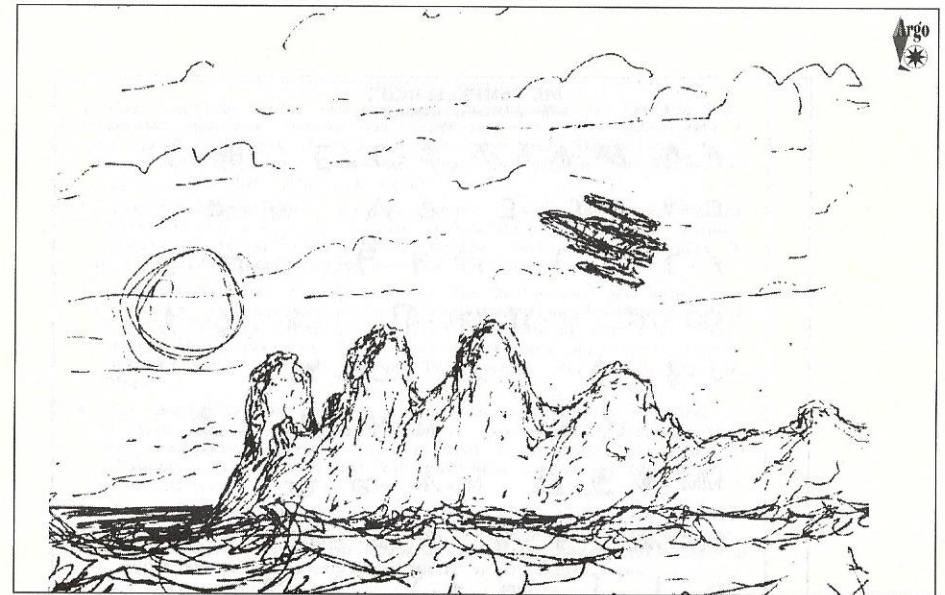
Konstruktionspläne der Haunebu II.



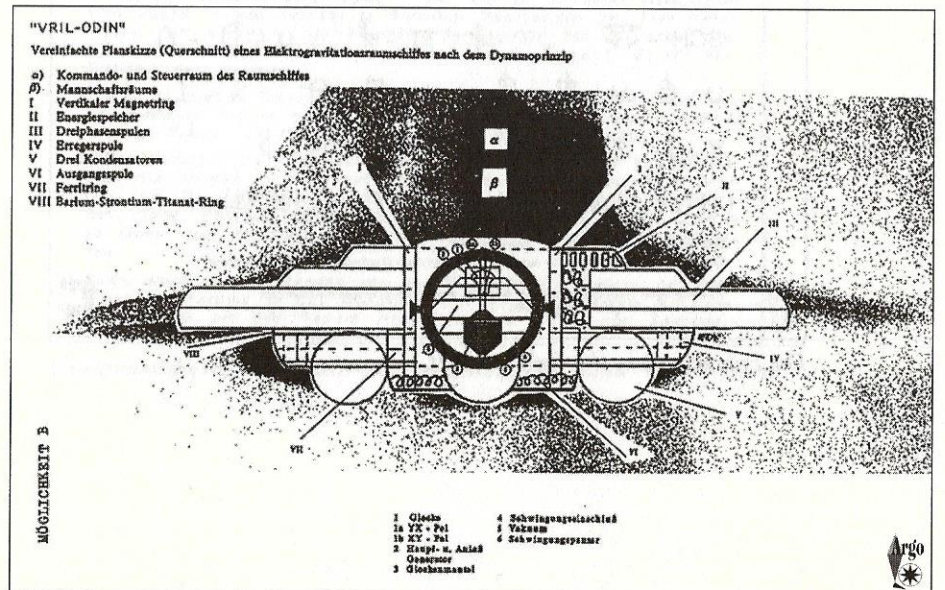
Vril-Flugscheibe



Aldebaranisches Raumschiff



Sieht so Aldebaran aus? Trancemedial Übermittlung aus dem Vril-Kreis.



Konstruktionsplan von der Vril-Odin. Dieses Schiff war raumfahrttauglich.

DIE TEMPELSCHRIFT
in ihren verschiedenen Ausformungen.

A - Λ AA - ΛΛ Ä - Λ̂ B - 3 - 3 BB - 3
C - V D - C - C E - A EE - A
F - 7 7 7 FF - 7 7 G - K - K
GG - K H - π CH - π I - δ - δ - δ
J - δ - δ K - L CK - L
L - L LL - L M - V - V - V
MM - V - V - V N - A - A - A
NN - A - A - A O - 8 - 8 O - 8
P - J - J PP - J - J pf - J Q - J
R - J RR - J S - U - U SS - U B - U
SCH - J T - J TT - J U - J - J
Ü - J V - J - J W - J - J X - J
Y - T Z - J - J TZ - J TH - J
11 21 31 41 51 61 71 81 91 101 111

Satzende (Punkt): | Komma: - Bindestrich: ~
Großschreibung wird durch einen Punkt über dem Buchstaben gekennzeichnet.

Die Entstehung der Tempelschrift wird mit Ende des 12. Jh. in bayerisch-süddeutschen Raum durch
Über des dortigen Tempelordens angenommen.



Die Entschlüsselung der Tempelschrift.

1. Das Wort "Vater" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Vater" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

2. Das Wort "Mutter" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Mutter" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

3. Das Wort "Kind" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Kind" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

4. Das Wort "Haus" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Haus" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

5. Das Wort "Land" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Land" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

6. Das Wort "Wasser" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Wasser" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

7. Das Wort "Feuer" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Feuer" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

8. Das Wort "Wind" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Wind" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

9. Das Wort "Licht" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Licht" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.

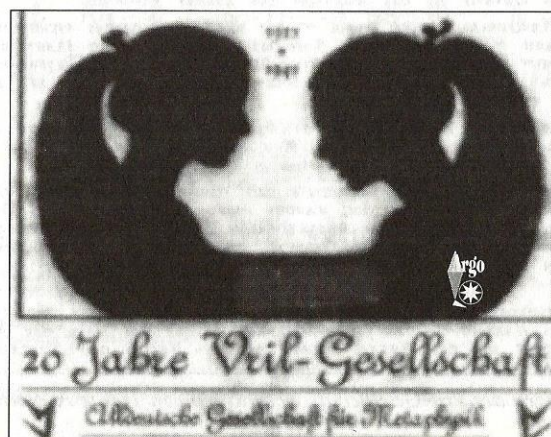
10. Das Wort "Dunkel" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist. Das Wort "Dunkel" ist in der Tempelschrift so geschrieben, wie es in der Tempelschrift ist.



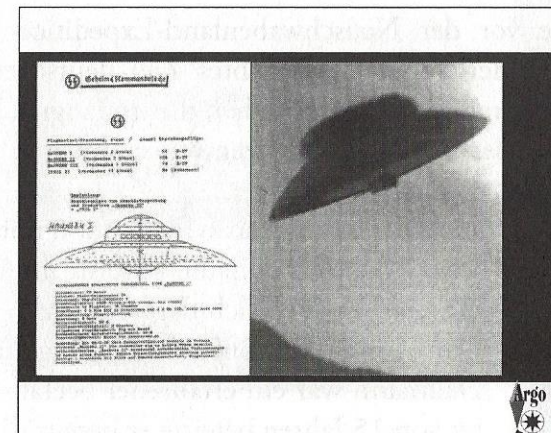
Geheimnotizen der Vrll-Gesellschaft, vermutlich von Traute A. geschrieben.



Ein seltenes Foto aus einem Geheimarchiv einer fliegenden Haunebu.



20 Jahre Vril-Gesellschaft.
Alldeutsche Gesellschaft für Metaphysik



Konstruktion einer Haunebu-Flugscheibe.



Sieht so die Göttin „Isais“ auf Aldebaran aus?
Trancemediale Zeichnung aus dem Vril-Kreis

Als die Deutschen den Südpol eroberten

Schon lange vor der Neuschwabenland-Expedition im Jahre 1938/39, war der Südpol ein beliebtes Ziel deutscher Wissenschaftler. Sie waren die ersten Forscher, die umfangreiche Kenntnisse über die Tier- und auch Pflanzenwelt sammelten.



Eduard Dallmann

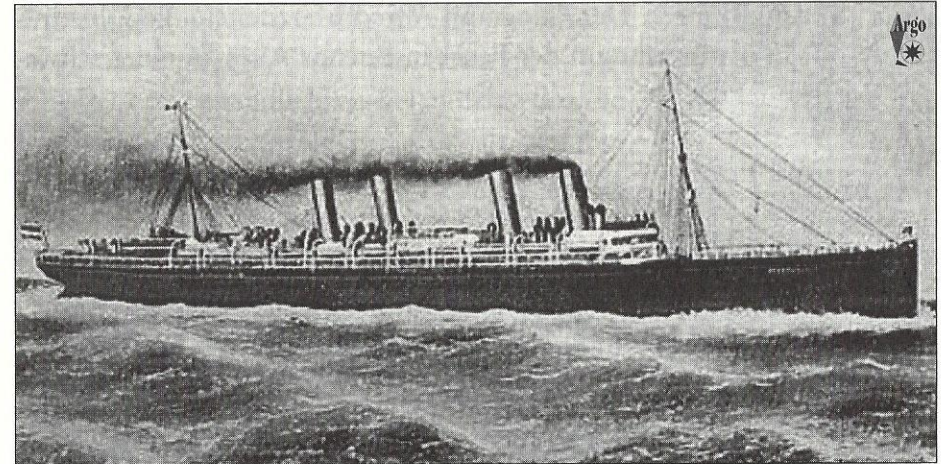
1873 beginnt die erste Expedition mit dem Forscher Eduard Dallmann. Er reiste im Auftrag der „Deutschen Polarschiffsgesellschaft“ mit dem Dampferschiff Grönland Richtung Südpol.

Dallmann war ein erfahrener Seefahrer. Im Alter von 15 Jahren bereiste er bereits die fremden Länder Europas und später die ganze Welt. Mit 36 war er bereits Kapitän und erreichte als erster Europäer die Wrangel Inseln der Arktis. Durch die massive Tötung der Wale im arktischen Meer stellte Deutschland den Walfang ein. Als

Alternative beauftragte die Regierung Eduard Dallmann, in den Antarktischen Gewässern nach Walen Ausschau zu halten. Die Reisekosten waren für damalige Verhältnisse enorm hoch, die Regierung war auf Geldgeber der Wirtschaft angewiesen. Dallmanns Forschungen waren wegweisend für den Walfang am Südpol.

Am 23. Dezember 1896 starb der Kapitän in Blumenthal. Am 11. August 1901 startete erneut ein deutsches Schiff von Kiel Richtung Antarktis. Am Bord der Wissenschaftler Erich Dagober von Drygalski. Der Segler Gauß hatte 5 Offiziere und 22 Mann Besatzung mit am Bord, Kapitän war Hans Ruser.

Während die internationalen Expeditionen von England, Skandinavien und USA den Südpol als strategischen Stützpunkt und Gebietssicherung nutzen, untersuchten die Deutschen den Südpol weiterhin auf ihre Artenvielfalt und ihre geologischen Aspekte. Das Festland betrat die Besatzung der Gauß jedoch nur



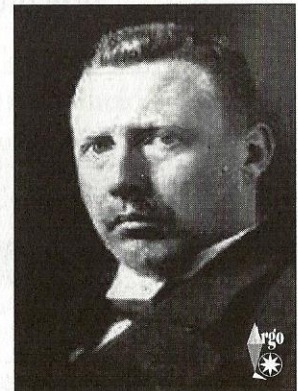
Die Gauß auf dem Weg zum Südpol

zweimal, der geographische Südpol lag noch 2.500 km entfernt. Kaiser Wilhelm stimmte einer weiteren Expedition nicht mehr zu. Enttäuscht von den Ergebnissen der ersten Reise, wollte er Schlagzeilen und keine Lexikaeinträge über seltene Pflanzen und Tiere.

1911/1912 bereiste die Deutschland unter dem Kommando von Wilhelm Filchner (1877-1957) den Südkontinent. Ausgelaufen ist das Schiff von Hamburg. Am 9. März 1912 wurde das Schiff vom Packeis eingeschlossen und driftete 9 Monate lang gen Norden. Die zweitgrößte Schelteisfläche ist nach Wilhelm Filchner benannt.

Spekulationen nach befand sich kein anderer wie Richard Byrd selbst mit am Bord der Deutschland. Der Freimaurer und Wissenschaftler sammelte hier vermutlich seine ersten Erkenntnisse für seine nachfolgenden Expeditionen. Leider fehlen heute alte Namenslisten um diesen Verdacht zu bestätigen.

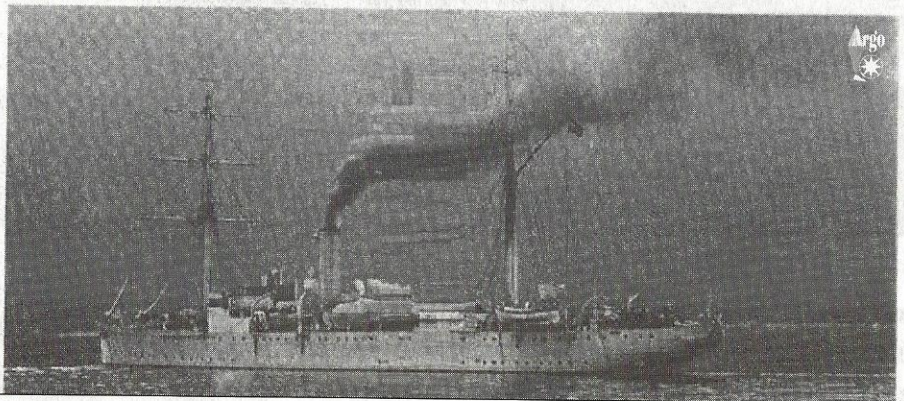
1925-1927 Entdeckung des Südsandwich Tief am Südpolarmeer



Wilhelm Filchner

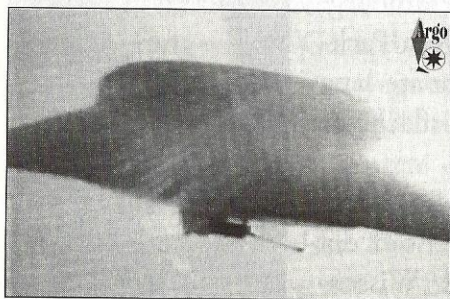
mit der Meteor. Der Geograph Alfred Merz leitete die Expedition. Er starb während der Fahrt in Buenos Aires an einer schweren Infektion.

Abb. 46: Auf ihrem südlichsten Fahrtabschnitt mit passierte auch die METEOR während der Atlantischen Expedition 1924-27 das Südpazifikmeer.



METEOR war ebenfalls am südlichen Kontinent.

Wie die Deutschen eine falsche Spur legten



Haunebu-Flugscheibe mit einer Panzergeschützattrappe.

Heute fragt man sich, wie es den Deutschen gelungen ist, die Flugscheiben und alle anderen Zukunftstechnologien vor dem Feind zu verstecken. Die Amerikaner, wie auch die Engländer und Russen, verfügten über ein eng gestricktes Netzwerk an Informanten und Spionen. Verräter gab es auch unter den deutschen Partisanhängern.

Die Vrill- und Thule-Gesellschaft hatte diesen Mißstand schnell erkannt und verhielt sich bei all ihren Unternehmungen ziemlich

diskret. Bezüglich der Flugscheibenforschung verpflichtete Maria Orsic alle Beteiligten, Informationen vertraulich zu behandeln, um die Mission nicht zu gefährden. Canaris verfaßte daraufhin den sogenannten Z-Plan (Zukunftsplan). In ihm wurde genau beschrieben, was im Falle eines verlorenen Krieges zu tun ist.

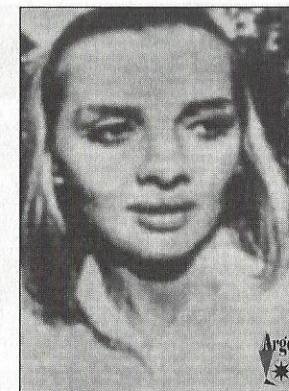
Neben den herkömmlichen Flugscheiben baute die Waffen-SS auch unzählige Attrappen. Die in Peenemünde entwickelten „Düsenflugscheiben“ sollten von der unkonventionellen Technologie des Schumann-Levitationsantrieb ablenken. Die flugtauglichen Modelle von Epp, Habermohl und Schiever waren nur ein Vorwand, den Führer zu ermutigen, Gelder für die Flugscheiben zu Verfügung zu stellen. Hitler machte

sich selbst ein Bild und war anfänglich begeistert über die neue Art des Fliegens. Seine Freude über einen möglichen Durchbruch neuer Antriebsmöglichkeiten währte nur kurz, die Ingenieure teilten mit, daß eine militärische Nutzung ausgeschlossen sei. Die Flugscheiben benötigen sehr viel Treibstoff und können nur geringe Lasten transportieren. Vielleicht war dies der entscheidende Punkt, daß Hitler kein Interesse mehr an Flugscheiben zeigte.

Die Vrill-Baureihe steckte zu jenem Zeitpunkt noch in den Kinderschuhen. Erst im Jahre 1945 besuchte der Führer die Thule-Fabrik in Brandenburg. Ein Augenzeuge berichtete, daß der Führer getobt habe, warum man ihn nicht er über die Haunebu-Flugscheiben unterrichtet habe.

Zurück zu Peenemünde. Dem britischen Geheimdienst fiel ein Teil der Habermohl-Pläne in die Hände, vielleicht wurden sie ihm sogar bewußt zugespielt.

Wenige Tage später wurde Peenemünde bombardiert. Kammler ließ eine Pappkonstruktion der Haunebu III auf dem Gelände



Zeigt diese neuere Aufnahme wirklich Maria Orsic? Es könnte sich aber auch um Gudrun handeln.



Der Panzer-IV, das Geschütz wurde als Artrappe an der Haunebu montiert.

Vilseck südlich von Bayern bauen. Ein Teil der Photos, die heute im Netz verbreitet sind, zeigen häufig diese Attrappen. Die bekannten Photos der Haunebu III – mit einer Donar-Strahlenkanone waren bewußt manipulierte Haunebu-Attrappen! An der Flugscheibe wurde ein Gestell des deutschen Panzers IV montiert. Die Konstruktion hatte nun ein furchteinflößendes Aussehen. Bei einem Erkundungsflug flog die Haunebu III über ein amerikanisches Kampfgeschwader. Die Piloten brachen zum Teil in Panik aus und flogen zurück zu ihrem Stützpunkt. Wirklich große Waffen-Geschütze konnte nur die Vril-Odin transportieren.

Die echte KSK-Kanone war kompakter und ihr Leitstrahl dünner als die auf den Photos der Haunebu. Die KSK wurde an der Vril-7 und Vril-Odin montiert.

Vermutungen, daß alle Aufnahmen mit einem Computerprogramm manipuliert wurden, sind haltlos. Die Herkunft der Aufnahmen ist bekannt, sie stammen zum Teil aus alten Archiven der Waffen SS.

Die Bilder der besagten Haunebu III zeigen eine starke Ähnlichkeit mit dem Waffengeschütz des deutschen Panzers 4.

Das Modell war flugtauglich, der Waffenaufsatz nur Attrappe,

flog aber zur Abschreckung mehrmals dem Feind entgegen. In den letzten Kriegsmonaten berichteten alliierte Piloten häufig von UFO-Sichtungen im deutschen Luftraum.

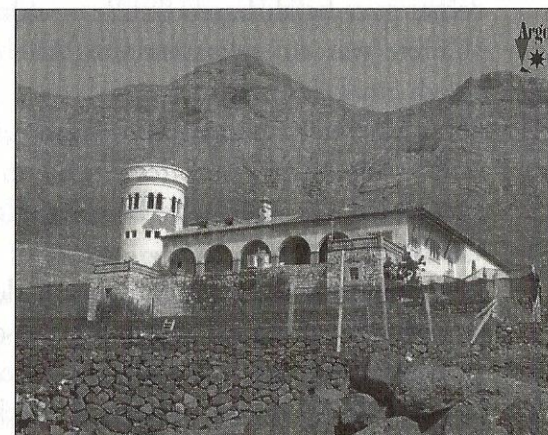
Auch die Schräglage der Haunebu III beweist, daß die angebrachte Last zu Einschränkung in der Flugsteuerung führte.

Villa-Winter

Stützpunkt Deutscher-Flugscheiben

Unter dem Codenamen „Sechmet“ wurde im Auftrag von Canaris ein internationales Netzwerk errichtet, dies war notwendig um die Geheimtechnologien vor dem Feind zu schützen.

Die Mitglieder der Vril- und Thule-Gesellschaft wußten bereits, daß die Schlacht schon entschieden war. Das 1000 jährige



Die Villa Winter, noch heute ein Ort vieler offener Fragen.

Reich galt als verloren. Die bisherigen Geheimanlagen Jonastal und Riese waren nicht mehr sicher genug. Auf Anordnung Kammers und Maria Orsics wurde der Sitz der Geheimgesellschaften ins Ausland verlegt. Die Vril-Gesellschaft hatte einen Stützpunkt in Norditalien. Die Thule-Gesellschaft ließ eine Villa an der Küste der Kanarischen Inseln zu einem Stützpunkt ausbauen.

Der bisher geheime U-Boot-Stützpunkt existiert noch heute und viele Fragen bleiben ungeklärt.

Die Halbinsel Jandia befindet sich am südlichen Punkt der Insel Fuerteventura. Das Gebiet teilt sich in eine Ost- und Westküste auf. Der süd-östliche Teil ist für Touristen erschlossen. Die Villa

Winter befindet sich aber auf der anderen Küstenregion und ist nur über eine schlecht befahrbare Schotterstraße zu erreichen.

Es war Gustav Winter, der hier während des Zweiten Weltkrieges einen Zufluchtsort der Waffen-SS errichtete. Die Villa befindet sich in der Nähe des Ortes Cofete. Gustav Winter lebte Anfang der Vierziger im benachbarten Ort Morro Jabel. Das kleine Fischerdorf profitierte von dem damaligen Deutschen. Er spendete Geld in die Gemeindekasse und ließ eine Kirche und Schule errichten. Dank seines Einsatzes wurde die Halbinsel Jandia mit einer gute befahrbaren Straße erschlossen.

Cofete war ein seltsamer Ort. Die einzige Bar neben der Villa glich einer Festung.

Nur ein Teil ist heute für Touristen zu besichtigen, einige Fenster sind zubetoniert, und der Zutritt in bestimmte Räumlichkeiten verboten. Die spanische Baufirma Lopesan S.A. ist heute rechtmäßiger Besitzer.

Einem Tourist ist es gelungen in dem verbotenen Bereich einzudringen, doch zu seiner Enttäuschung fand sich hier keine Hinweis auf einen ehemaligen U-Boot-oder Flugscheiben-Stützpunkt. Alte Landmaschinen deutscher Fabrikationen rosten in den zubetonierten Räumen vor sich hin. Befinden sich die Hinweise in dem angeblichen Feriendomizil des deutschen Generals? Die großen Rundbögen und zahlreichen Verzierungen, zeigen, mit welchem Aufwand die Villa gebaut wurde.

Die Villa wurde durch Deutsche Staatsgelder finanziert. Don Gustav, wie ihn die Einheimischen nannten, baute sich ein respektables Anwesen. Auffallend der große Rundturm, der bis heute rätselhaft ist. Betritt man den Eingangsbereich, gelangt man über einen langen Flur zur Tür des Rundturms. Unmittelbar neben der Tür befindet sich ein großer Sicherungskasten, der den Turm angeblich mit Strom versorgte. Da es sich ausschließlich um Starkstromsicherungen handelte, ist zu vermuten, daß sich unterhalb des Turmes weitere Räume befinden, die vielleicht zum

unterirdischen U-Boot Hafen führen. Ein weiteres Rätsel ist ein Gang auf der anderen Seite des Gebäudes, hier führt ein Flur ins Nichts, von außen sieht man jedoch, wie das Mauerwerk mit dem Bergmassiv verbunden ist, führt eventuell auch hier ein Geheimgang durch ein Höhlensystem in das Gebirge?

Es existieren bis heute keine Aufzeichnungen, daß Flugscheiben und U-Boote hier in Sicherheit gebracht wurden. Nur ein mysteriöses Foto läßt vermuten, daß hier Geheimtechnologien versteckt wurden.

Zu erkennen, neben der Villa, eine Vril-Flugscheibe, vermutlich unmittelbar nach Kriegsende aufgenommen.

Wer war Gustav Winter?

Gustav Winter, geboren 1893 in Neustadt im Schwarzwald. 1924 errichtet der Ingenieur ein Elektrizitätswerk auf Las Palmas. Bereits 1933 begibt sich Gustav Winter auf die Halbinsel Jandia, im selben Jahr tritt Adolf Hitler sein Amt an. Zum regulären Pachtvertrag auf das gesamte Gebiet kommt es erst am 19.7.1937. Die Deutschen begutachteten das erworbene Grundstück. 1938 traf sich Gustav Winter erstmalig mit Wilhelm Canaris. Ob es hier schon um die Operation „Sechmet“ ging, ist fraglich. Erstaunlich ist nur, daß Winter von nun an als deutscher Agent auf der Halbinsel tätig war. 1939-1944 leitete Winter eine Werft der deutschen Kriegsmarine in Bordeaux, Frankreich.

Das umliegende Gebiet der Villa Winter wurde offizielles Sperrgebiet. Streng bewacht fanden hier die unterirdischen Bauarbeiten für ein U-Boot und Flugscheibenlager statt. Gustavs damaliger Freund Luis Fernández Fúster bestätigte nach Kriegsende die Bauarbeiten im Ort Cofete. Winter selbst hatte sich nie über den Grund dieser Maßnahme geäußert. Es gilt jedoch als historisch belegt (U-Boote über den Weltmeeren), daß ab 1941 sechs Hafenstationen unmittelbar am Hafen von Las Palmas errichtet

wurden. (Es handelte sich hier um die Baureihe der U-124, U-105, U-106, U-123, U-96, U103.)

Hitler besichtigte die Villa am 23. Oktober 1940 und zusammen mit General Franco erkundigte er sich über den Fortschritt. Es war am 6. April 1943, als die U-167 in den kanarischen Gewässern von einem britischen Flieger getroffen wurde. In letzter Minute erreichte das U-Boot die Küste unmittelbar vor der Villa Winter und ging auf Tauchstation, sie verschwand laut britischem Geheimdienst spurlos. Aus den Wirren der Kriegstage konnten die Alliierten nicht beweisen, in wieweit nun Gustav Winter mitschuldig an dem Kriegsverbrechen war und ließen ihn 1947 auf die Insel zurückkehren. Bis zu seinem Tod schwieg Winter über das Geschehen.

Aldebaran – Das letzte Geheimnis

Den Aufbau der aldebaranischen Galaxie ist bereits im ersten Buch ausführlich beschrieben. Aldebaran ist das Hauptgestirn im Sternbild Stier und Zentrum eines galaktischen Riesenimperiums.

Die Aldebaraner selbst benannten ihre Sonne Sumi, und ihre Bewohner lebten auf Sumi-Er und Sumi-An.

Es waren die Mesopotamier, die Kontakt mit den Aldebaranern pflegten. Als Symbol für deren Herkunft verwendeten sie einen geflügelten Stier.

In der deutschen Isais-Offenbarung des 13. Jahrhunderts finden sich zahlreiche Ansatzpunkte über einen möglichen Kontakt zu der galaktischen Föderation.

„Aus dem Haupte des Stieres kommt die Hilfe, von außen.“

In der hebräisch, jüdischen Lehre wurde der geflügelte Stier als Moloch bezeichnet. Ein Sinnbild für das „Böse“.

Es bleibt eine Tatsache, daß die arische Rasse schon damals zum „auserwählten Volk“ zählt. Alle heutigen Religionen sind in

Wirklichkeit Zeugnis einer verfälschten Geschichte, die ihr eigenes Volk in den Himmel lobt und andere in den Schatten stellt. Aldebaran befindet sich ungefähr 2,5 Milliarden Kilometer von uns entfernt. Ein aldebaranisches Jahr dauert 80 Erdenjahre. Der Staat setzt sich laut den transcemedialen Aufzeichnungen der Vrill-Gesellschaft wie folgt zusammen:

An oberster Stelle steht die Kaiserin mit ihren Priesterinnen und Priestern (Im Band 1 als Senatoren bezeichnet). Anschließend folgt der Reichsminister, der für alle wirtschaftlichen und militärischen Aufgaben zuständig ist.

Der allüberwachende Gott Malock hat sein Volk vor dem Verfall bewahrt und steht allen lebenden Staatsoberhäuptern über.

In einem alten Karthager Buch steht:

Der fernen Welten betretet einjeder ihr eine, Menschwesen, nach dem Sterben auf Erden.

Auf die Erdenwelt kehrt keiner zurück, es sei denn besuchend durch andere im Irrtum des Geistes.

Eine neue Heimat bezieht ihr und einen neuen, euch stets gleichenden, Leib, Menschenwesen. Weit noch ist eines jeden von euch Weg.

Wie die Erdenwelt ihr verläßt, ihr Menschenwesen, solcher Art wird die Welt in der Ferne sein, die eure Nächste wird sein: Hell oder dunkel, heiß oder kalt, laut oder leise;

und viele ferne Welten noch durchwandert von euch einjeder.

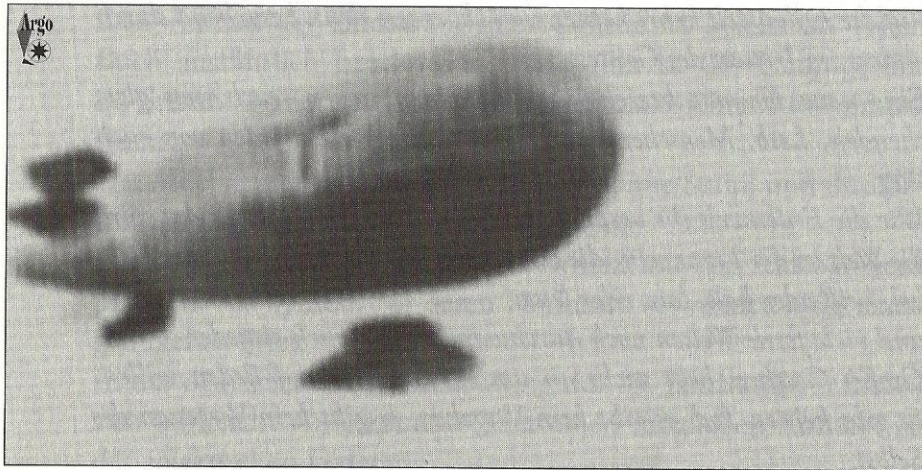
Großes Geschrei hebt nicht an um des Sterbens auf Erden willen. Es gibt keinen Tod, es gibt kein Vergehen, es gibt kein Vergessen des Selbst.

Nicht fürchtet das Gehen hinüber, Menschenwesen, mehr steht zu erleben euch allen noch an, als alles Erleben auf Erdenwelten.

Weitere seltene Aufnahmen ...



Hitler und Himmler hinter einer Haunebu-III Flugscheiben, erst kurz vor Kriegsende wurde der Führer in die Pläne der Thule-Gesellschaft eingeweiht.



Haunebu-II mit einem Zeppelin, dieses Foto wurde am Südpol aufgenommen. Eine Fotomontage mit ernstem Hintergrund, wichtige Männer der SS und Thule-Gesellschaft begutachten die neue „Wundertechnologie“.

Das FBI war bereits über die Existenz der Flugscheiben informiert wie die nachfolgenden Geheimdokumente belegen:

Argo

UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
Detroit 31, Michigan
NOVEMBER 7, 1957

In Reply, Please Refer to
File No.

UNRECORDED FLYING OBJECTS

In response to a letter directed by him to Mr. Robert Cutler, Special Assistant to President Dwight D. Eisenhower, reflecting that he "might have some information about the rocket in Texas," [redacted] Detroit, was interviewed November 7, 1957, and furnished the following information:

Born February 19, 1926 in the State of Warsaw, Poland, [redacted] was brought from Poland as a prisoner of war to Gut Alt Gollsen, approximately 30 miles east of Berlin, Germany, in May, 1942, where he remained until a few weeks after the end of World War II. He spent the following years at Displaced Persons Camps at Wark, Strasburg, Offenburg, Milheim and Freiburg, Germany. He attended a radio technician school at Freiburg, and for about a year was employed in a textile mill at Laurachbachen, Germany. He arrived in the United States at New York, May 2, 1951, via the "S.S. General Stewart" as a Displaced Person, destined to the Reverend [redacted] Hamtramck, Michigan; his alien registration number - [redacted]

Since May, 1951, he has been employed at the Gobel Brewery, Detroit.

News report of mysterious vehicle in Texas causing engines to stall prompted him to communicate with the United States Government concerning a similar phenomenon observed by him in 1944 in the area of Gut Alt Gollsen.

According to [redacted], during 1944, month not recalled, while enroute to work in a field a short distance north of Gut Alt Gollsen, their tractor engine stalled on a road through a swampy area. No machinery or other vehicle was then visible although a noise was heard described as a high-pitched whine similar to that produced by a large electric generator.

62-83894-284

An "SS" guard appeared and talked briefly with the German driver of the tractor, who waited five to ten minutes, after which the noise stopped and the tractor engine was started normally. Approximately 3 hours later in the same swamp area, but away from this road where the work crew was cutting "hay", he surreptitiously, because of the German in charge of the crew and "SS" guards in the otherwise deserted area, observed a circular enclosure approximately 100 to 150 yards in diameter protected from viewers by a tarpaulin-type wall approximately 50 feet high, from which a vehicle was observed to slowly rise vertically to a height sufficient to clear the wall and then to move slowly horizontally a short distance out of his view, which was obstructed by nearby trees.

This vehicle, observed from approximately 500 feet, was described as circular in shape, 75 to 100 yards in diameter, and about 14 feet high, consisting of dark gray stationary top and bottom sections, five to six feet high. The approximate three foot middle section appeared to be a rapidly moving component producing a continuous blur similar to an airplane propeller, but extending the circumference of the vehicle so far as could be observed. The noise emanating from the vehicle was similar but of somewhat lower pitch than the noise previously heard. The engine of the tractor again stalled on this occasion and no effort was made by the German driver to start the engine until the noise stopped, after which the engine started normally.

Uninsulated metal, possibly copper, cables one and one-half inch to two inches in diameter, on and under the surface of the ground, in some places covered by water, were observed on this and previous occasions, apparently running between the enclosure and a small concrete column-like structure between the road and enclosure.

This area was not visited by [redacted] again until shortly after the end of World War II, when it was observed the cables had been removed and the previous locations of the concrete structure and the enclosure were covered by water. [redacted] stated he has not been in communication since 1945 with any of the work crew of 16 or 18 men, consisting of Russian, French and Polish PWs.

...Eine SS-Wache sprach kurz mit dem deutschen Fahrer einer Zugmaschine. Wir beobachteten einen Geheimstützpunkt in einem menschenleeren Gebiet. Die Soldaten standen vor einer kreisförmigen Halle, sie hatte einen Durchmesser von mindestens 100 bis 150 Metern. Der Eingang war mit einer 50 Meter hohen Planwand versperrt. Plötzlich flog ein kreisförmiges Objekt (Flugscheibe) aus der Halle. Völlig geräuschlos, konnten wir das Objekt aus gut 500 Metern Entfernung beobachten. Es hatte einen Durchmesser von 75 bis 100 Metern und eine Höhe von 14 Metern.

Die FBI-Akten bestätigten die Existenz einer Haunebu-III.

r. J. Patrick Coyne

You will be advised of any further information which may be received regarding [redacted] and the information furnished by him.

Pursuant to your request, [redacted] letter is returned herewith.

Sincerely yours,

Edgar Hoover

PK

- Office of Security
Department of State
- Director
Central Intelligence Agency
Attention: Deputy Director, Plans
- Assistant Chief of Staff, Intelligence
Department of the Army
Attention: Chief, Security Division
- Director of Naval Intelligence
- Office of Special Investigations
Air Force
- Immigration and Naturalization Service

- 2 -

FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
U. S. DEPARTMENT OF JUSTICE
COMMUNICATIONS SECTION

NOV 7 1957

TELETYPE

URGENT 11-7-57 4-55 PM EST WHH

TO DIRECTOR FBI

FROM SAC, DETROIT 1P

UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS, IS - X. REBUTEL NOV SIX LAST.

WARSAW, POLAND, WAS GERMAN POW

MAY, NINETEEN FORTY TWO, UNTIL SUMMER OF NINETEEN FORTYFIVE.

ARRIVED NY MAY TWO, NINETEEN FIFTYONE, AS DP, AR NO.

UPON INTERVIEW

ADVISED THAT WHILE GERMAN POW DURING NINETEEN FORTYFOUR OBSERVED

A VEHICLE DESCRIBED AS CIRCULAR IN SHAPE, SEVENTY FIVE TO ONE

HUNDRED YARDS IN DIAMETER, APPROXIMATELY FOURTEEN FEET HIGH. THE

VEHICLE WAS OBSERVED TO SLOWLY RISE VERTICALLY TO HEIGHT

SUFFICIENT TO CLEAR FIFTY FOOT WALL AND TO MOVE SLOWLY

HORIZONTALLY A SHORT DISTANCE OUT OF VIEW OBSTRUCTED BY TREES.

ENGINE OF TRACTOR FAILED TO OPERATE DURING THIS PERIOD AND

ON OTHER OCCASION WHEN HIGH PITCHED WHINNING NOISE HEARD

IN AREA. NO INDICATION OF MENTAL INSTABILITY DURING

INTERVIEW. FURTHER DETAILS FOLLOW AMSD.

CORRECT LINE FOUR WORD WX FOUR SHLD BE TWO

END AND A K PLS

X 4-58 PM OK FBI WA EV

TM DIC

Mr. Tolson
Mr. Boardman
Mr. Belmont
Mr. Mohr
Mr. Nease
Mr. Parsons
Mr. Rosen
Mr. Tamm
Mr. Trotter
Mr. Clayton
Tele. Room
Mr. Holloman
Miss Gandy

Mr. Belmont NOV 13 1957

EX 103

Mr. Belmont
Mr. Belmont
Mr. Belmont
Liaison

BY COURIER SERVICE
November 8, 1957

Mr. J. Patrick Coyne
National Security Council
Executive Office Building
Washington 25, D. C.

Dear Sir:

ALL INFORMATION CONTAINED
HEREIN IS UNCLASSIFIED
DATE 2/22/15 BY 6032
EMP # 1045974

Reference is made to the letter addressed
to "Mr. Robert Outler, Washington 25, D. C.," by
Mr. [redacted] Detroit 11, Michigan,
in which [redacted] advised that he might have some
information "about the rocket in Texas." He desired
to know to whom he could speak in this regard.

Mr. [redacted] was interviewed on November 7, 1957,
at which time he advised that his name is [redacted]
that he is also known as [redacted] that he was born
on February 19, 1926, in Warsaw, Poland, and that he was
a German prisoner of war from May, 1942, until the Summer
of 1945. [redacted] advised that he arrived in New York on
May 2, 1951, as a displaced person, Alien Registration
[redacted] He advised that during 1944, while he was
a German prisoner of war, he observed a vehicle described
as circular in shape, seventy-five to one hundred yards in
diameter, and approximately fourteen feet high. He stated
the vehicle was observed to rise vertically to a height
sufficient to clear a fifty-foot wall and that it moved
slowly horizontally a short distance out of view which was
obstructed by trees. He stated that the engine of a
tractor failed to operate during this period and that the
engine failed on one other occasion when a high-pitched
whinny noise was heard in the area. During the interview,
[redacted] spoke in a rational manner with no indication of
mental instability.

ESS:dm
(13)

6 8 NOV 21 1957

BY COURIER SVC
03 NOV 12
COMM - FBI

RECORDED-84

105

FD-36 (Rev. 5-22-64)

FBI

Date: 11/7/57

Transmit the following message via AIRTEL

WISU - 10
(Priority or Method of Mailing)

TO: DIRECTOR, FBI 7/4/57 *Sh...*

FROM: SAC, DETROIT (100-26505)

UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS; IS - X.

Re Detroit Teletype to Bureau, 11/7/57, captioned "UNIDENTIFIED FLYING OBJECTS; IS - X."

Interview of [redacted], aka. [redacted], reported in blank memo, five copies of which are herewith for the Bureau, was conducted by SA [redacted]

No indication of irrational or otherwise abnormal behavior by [redacted] was observed during the interview.

[redacted] advised that his communication was directed to Mr. [redacted] rather than to President EISENHOWER after seeing Mr. CULLER's picture and identification with the President's Office in a local paper.

[redacted] resides with his wife, nee [redacted], married in 1952 at Detroit, and four small children, in a family residence in an old Polish neighborhood at [redacted] Detroit. No previous record located in Detroit indices identifiable with [redacted] or his wife.

On 11/7/57, [redacted] advised IC [redacted] that records of the [redacted], reflect only [redacted] inquiries concerning [redacted] during 6/56 and 3/57 and 6/57, which confirm his local address and employment.

3 - Bureau (Encs. 5) (RM)
1 - Detroit

En: JLE
(4)

ENCLOSURE

INDEXED-16
RECORDED-18

NOV 8 1957

76 NOV 25 1957

Approved: [redacted]
Special Agent in Charge

Mr. Tolson
Mr. Boardman
Mr. Belmont
Mr. Mohr
Mr. Nease
Mr. Parsons
Mr. Rosen
Mr. Tamm
Mr. Trotter
Mr. Clayton
Tele. Room
Mr. Holloman
Miss Gandy



Viril 7 kurz vor dem Testflug. Die erste weltraumfähige Flugscheibe.



Hier zu sehen die Viril 7 im Einsatz.

Schlußbetrachtung

Deutsche Flugscheiben sind kein Mythos oder Fiktion der heutigen Gesellschaft.

Die zahlreichen Dokumente und Patente in diesem Buch beweisen die Existenz dieser Fluggeräte. Alle Hinweise und wissenschaftlichen Ausarbeitungen über Haunebus und Vril-Flugscheiben, befinden sich noch heute, in den Schubfächern internationaler Geheimdienste. Bewußt wurde die deutsche Geschichte seit Kriegsende verzerrt und zensiert dargestellt, eine kritische Betrachtung der Geschichtsgrundlage ist seit dem nicht mehr erwünscht. Wären wir von Anfang an darüber informiert gewesen, daß es den Deutschen gelungen war, unkonventionelle Fluggeräte mit unkonventionellem Antrieb zu bauen, hätte man der Einzigartigkeit dieser Entwicklung keinen negativen Anschein gegeben. Man muß sich fragen, warum wir noch heute mit Autos mit Verbrennungsmotoren oder Flugzeugen mit Düsenantrieb durch die Lande fahren oder in der Luft fliegen, wenn wir doch im Besitz von Patenten der „Freien-Energie“ verfügen. Es sind die Geheimdienste, Politik und Wirtschaft, die das Thema tabuisierten und jede positive Äußerung und weitere Forschung zum Thema Flugscheiben diffamieren, oder einfach tot schweigen.

Das „Phänomen Flugscheibe“ wurde erst kurz vor Kriegsende Ziel der damaligen Regierung. Schon weit vorher hatte sich die Vril- und Thule-Gesellschaft mit dem Thema Levitation und Impulsionsgeneratoren auseinandergesetzt.

In beiden Bänden können Sie auf spannende Art und Weise die Wege von Vril und Thule verfolgen. Besonders im zweiten Band stehen Ihnen eine Vielzahl alter und echter Dokumente zur Verfügung, die in Standardgeschichtsbüchern kaum beachtet oder ignoriert werden.

Bis heute weigern sich die meisten Historiker, dem Thema „Flugscheiben“ auch nur ansatzweise nachzugehen. Alle Autoren die sich mit diesem Thema auseinander setzten und setzen stießen und stoßen immer wieder an Grenzen und werden zum „Schwarzen Peter“ der Medien.

Oft wird der Verlag mit negativen Bemerkungen und bewußt irreführenden Bezeichnungen und Darstellungen in ein falsches Licht gerückt oder gar diffamiert.

Wir werden uns jedoch dadurch nicht entmutigen lassen, wir werden weiterhin mit bekannten und auch neuen Autoren die brisanten Themen aufgreifen, um ein wenig Licht in das Dunkel der Geschichte zu bringen.

Ihre Ingrid Schlotterbeck

Quellenverzeichnis

Internet:

<http://www.thewebfairy.com/missilegate/rfz/chapter3.htm>
 Quelle <http://www.borderlands.de/energy.coler.php3>
<http://www.fast-geheim.de>
<http://www.geoantiquariat.de/>
<http://usuarios.lycos.es/weheim/twopart.htm>
<http://www.geister-und-gespenster.de/>
<http://www.zamandayolculuk.com/>
http://en.wikipedia.org/wiki/Richard_E._Byrd
http://en.wikipedia.org/wiki/Van_de_Graaff_generator
<http://anonymous-generaltopics.blogspot.com/2008/01/panzerkampfwagen-iv-hitlers-sherman.html>
<http://pl.wikipedia.org/wiki/Riese>
<http://www.neuetatsachen.de>
<http://www.mos.org/sln/toe/hystorie.html>
 Courtesy MIT Museum
 Bücher und Bildarchive:
 Das deutsche UFO-Phänomen, Causa Nostra-Verlag (2005)
 Nexus Magazin Ausgabe Januar-Februar 2006
 Lufthansa-Bildarchiv
 W.O. Schumann Elektrische Wellen, Carl Hanser Verlag (1948)
 Erich von Drygalski, Zum Kontinent des eisigen Südens, Brockhaus Verlag (1989)
 Ernst Hermann, Deutsche Forscher im Südpolarmeer, Safari-Verlag (1939)
 Verrat in der Normandie, Grabert-Verlag (2008)
 N. J. Ratthofer, Galaxisimperium Aldebaran 1-7, Damböck-Verlag
 N.J. Ratthofer, Das Vrill-Projekt, Damböck-Verlag
 Autoren und Verlags-interne Dokumentensammlung
 Axel Stoll/ A. Mannich, Bis heute unterdrückt Das Wissen um die wahre Physik, Freier Falken Verlag (2004)

Verschwiegene Existenz II –Die Beweise- basiert auf die Grundlangen des ersten Werkes: Verschwiegene Existenz –Leben der Maria Ortisch- ebenfalls im Argo – Verlag erschienen.

Rätselhafte Phänomene,
 Geheimnisse und Hintergründe
 zu den Themen

- Politik, Wirtschaft, Finanzen
- Grenzwissenschaften
- Zeitgeschichte
- Medizin
- Freie Energie
- Alternative Techniken
- Esoterik und Spiritualität
- Alte Kulturen
- Mystik
- Kornkreise
- UFO-Forschung

Ihr Magazin 2000plus informiert Sie seriös, kompetent und mutig über die neuesten Erkenntnisse und Entdeckungen, die von den Massen-Medien nur oberflächlich oder gar nicht erwähnt werden.

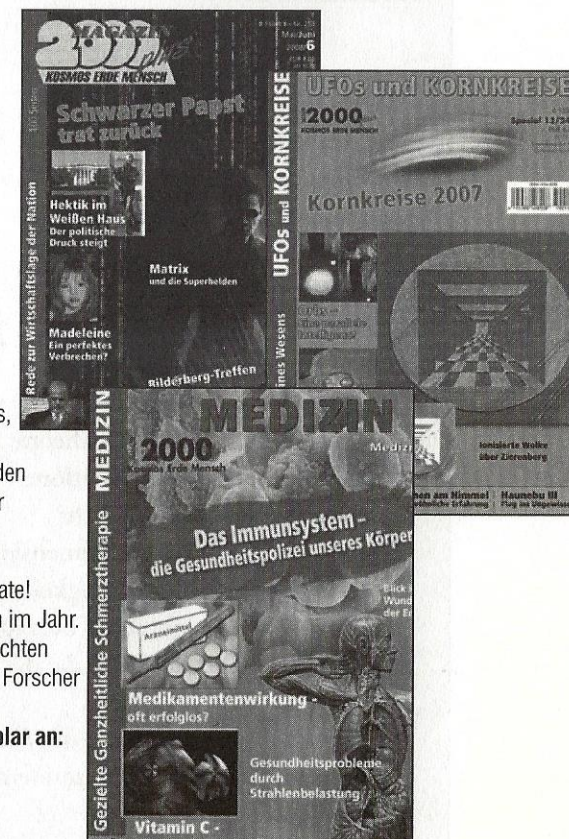
MAGAZIN 2000plus erscheint alle zwei Monate!
 Hinzu kommen ca. sechs Spezialausgaben im Jahr.
 100 Seiten, farbig; mit vielen Exklusiv-Berichten und Artikeln führender Forscherinnen und Forscher aus aller Welt.

Fordern Sie ein kostenloses Probeexemplar an:

MAGAZIN 2000plus

E-Mail: mail@magazin2000plus.de

MAGAZIN
2000plus
KOSMOS ERDE MENSCH



Themen, die die Welt bewegen!

ISSN: 1434-3088

Einzelheft

EUR 8,00

CHF 12,65

Abonnementpreise: 6 Ausgaben

Deutschland:

EUR 40,00

Europa:

EUR 49,00

Luftpost u. sonstiges Ausland:

EUR 60,00

CHF 78,00

Erscheinungsweise: monatlich

Argo-Verlag • Ingrid Schlotterbeck • Sternstraße 3 • 87616 Marktoberdorf
 Tel: 0 83 49 - 920 440, Fax: 0 83 49 - 920 44 49



Verschwiegene Existenz II

Die Beweise

Unglaubliche Fakten stellen den Leser erneut auf die Probe...

Hatte Maria eine Tochter?

Wohin verschwanden Canaris und Kammeler?

Erhalten Sie Einblicke in die Arbeiten des W.O. Schumann, dem Entdecker der Schumannfrequenz, Viktor Schaubberger und Karl Schappeller.

Erfahren Sie Wissenswertes über die Anlagen Jonastal, Riese, Pilsen und den Geheim-Stützpunkt Villa Winter auf Fuerteventura.

Unternehmen Neuschwabenland: Waren die Engländer über den deutschen Stützpunkt informiert?

Gehörte Admiral Byrd der Thule-Gesellschaft an?

Sehen Sie seltene Aufnahmen aus den Thule-Werkstätten, Fotos der deutschen Geheimbasis am Südpol und noch nie gezeigte Haunebu-III-Aufnahmen.

Entdecken Sie seltene Original-Dokumente der Vril-Gesellschaft und Maria Orsic.

Das Buch ist eine Provokation der deutschen Geschichte höchsten Grades.

ISBN:978-3-937987-62-0 www.magazin2000plus.de 35,00 (D)
36,00 (A)
54,95 (CHF)

